



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 393]

नई दिल्ली, शुक्रवार, अक्टूबर 28, 2016/कार्तिक 6, 1938

No. 393]

NEW DELHI, FRIDAY, OCTOBER 28, 2016/KARTIKA 6, 1938

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 17 अक्टूबर, 2016

सं. टीएएमपी/69/2015-जेएनपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 के अंतर्गत निहित शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास(जेएनपीटी), कंटेनर फ्रेट स्टेशन (सीएफएस)/बफर यार्ड (बीवाई) पर सेवाओं की प्रदायगी के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास(जेएनपीटी)से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं टीएएमपी/69/2015-जेएनपीटी

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास

आवेदक

कोरम

(i) श्री टी. एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

(ii) श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(सितम्बर, 2016 के 17वें दिन जारी)

यह मामला, जवाहर लाल नेहरू पत्तन न्यास(जेएनपीटी) पर कंटेनर फ्रेट स्टेशन (सीएफएस)/बफर यार्ड (बीवाई) पर दी जाने वाली सेवाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारण करने हेतु जवाहरलाल पत्तन से प्राप्त 18 नवंबर, 2015 और 10 फरवरी, 2016 के प्रस्ताव से संबंधित है।

2. जवाहर लाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) ने महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 42(3) के अंतर्गत केन्द्रीय सरकार के अनुमोदन से कंटेनर फ्रेटस्टेशन(सीएफएस) के प्रबंधन और प्रचालन के लिए, मै. स्पीडी मल्टीमोड लि0 (एसएमएल) को 01 जनवरी, 2006 से 20 वर्षों के लिए रियायती ठेका दिया है। जेएनपीटी के इस कार्य आदेश के अनुसार, एसएमएल को प्राधिकरण के अनुमोदन के अनुसार प्रभार लागू किये जाने हैं।

3.1 सीएफएस/बफर यार्ड पर दी जाने वाली सेवाओं के लिए प्रशुल्क की समीक्षा के लिए, जेएनपीटी द्वारा अगस्त, 2012 में प्रस्तुत किए गए प्रस्ताव के आधार पर, प्राधिकरण द्वारा वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशा निर्देश के खंड 7.2 के अंतर्गत, जेएनपीटी के प्रस्ताव तथा उस समय के सीएफएस प्रचालक द्वारा प्रस्तावित, प्रासमिक दृष्टिकोण और प्रासमिक लागतों का अनुसरण करते हुए, जेएनपीटी सीएफएस/बीवाई के लिए अगस्त, 2013 में प्रशुल्क निर्धारित किया गया था। इस आदेश में प्रशुल्क की वैधता 31 मार्च, 2015 तक निर्धारित की गई थी।

3.2 प्रशुल्क दिशा निर्देश, 2005 के खंड 7.2 के अनुसार ऐसे मामलों में जहां धारा 42(3) के अंतर्गत प्राधिकार व्यवस्था, बीओटी के रियायत करार से हटकर होती है, तो वहां किसी विशेष सेवा प्रदाता का संदर्भ दिए बिना संबंधित पत्तनों पर समान रूप से लागू करने के लिए ऐसी सेवाओं हेतु अधिकतम सीमा स्तरीय दरें निर्धारित की जानी होती हैं। इस प्रयोजन के लिए इन प्रभारों के नियमन के लिए संबंधित महापत्तन न्यास प्रस्ताव करेगा।

4.1 इस परिप्रेक्ष्य में, हमें जेएनपीटी के दिनांक 18 नवंबर, 2015 के पत्र के अंतर्गत डीबीसी पत्तन लॉजिस्टिक लिमिटेड (डीबीसीएलएल) (तब एसएमएल) द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव के अनुसार जेएनपीटी सीएफएस/बीवाई के लिए 01 अप्रैल, 2016 से लागू करने के लिए प्रशुल्क निर्धारण प्रस्ताव प्राप्त हुआ।

4.2 जेएनपीटी द्वारा 18 नवंबर, 2015 के पत्र में किए गए उल्लेखों को निम्नानुसार सारबद्ध किया जाता है:-

- i. वार्षिक राजस्व मांग (एआरआर) का परिकलन करते समय यातायात संबंधी घटक को पृथक रखा गया है जिसकी स्वतंत्र रूप से जांच नहीं की जा सकी है अतः आंकड़ों का सत्यापन कंपनी के लेखा परीक्षकों के सत्यापित फार्म-V के आधार पर किया गया है।
- ii. वार्षिक राजस्व मांग का संगणन करते समय कंपनी ने वर्ष 2013-14 और 2014-15 के लिए कर्मचारियों की परिलब्धियों और मजदूरी में संशोधन करार के परिणामस्वरूप, भविष्य निधि के बकाया 3,39,80,013/- के 1/5 भाग 67,96,003/- का एक बारगी व्यय शामिल किया है। तथापि 3,39,80,013/- की कथित राशि न तो अदा की गई है न ही तत्कालीन अवधि की लेखा-पुस्तकों में लेखा जोखा किया गया है।
- iii. लेखा परीक्षकों की सत्यापन विवरणी और कंपनी के प्रतिनिधि के स्पष्टीकरण के आधार पर कथित राशि का प्रावधान करके उसे 31.03.2014 के पश्चात् भुगतान किया गया है। कार्यात्मक दिशा-निर्देशों के खंड 2.2 के अनुसार, लेखा परीक्षित पुस्तकों में दर्शाये गए वार्षिक वास्तविक व्यय को ही एआरआर में गिनना अपेक्षित है। अतः हमारे विचार से 67,96,003/- की राशि को एआरआर से निकाल देना चाहिए।
- iv. प्रशुल्क नीति, 2015 के अनुसार एआरआर परिकलित करने और दरमान तय करने के लिए 2014-15 के एआरआर पर शत प्रतिशत थोक मूल्य सूचकांक लागू किया जाएगा। अधिसूचित दरमान पर प्रासंगिक वर्ष के जनवरी माह के दौरान घोषित थोक मूल्य का 100 प्रतिशत सूचकांक, सूचकांकित किया जाएगा तथा समंजित दरमान प्रासंगिक वर्ष की आगामी 01 अप्रैल से लागू होगा। इस मामले में कंपनी ने 2014-15 तथा 2015-16 में दो बार एआरआर को सूचकांकित किया है।
- v. संशोधित प्रशुल्क, डीबीसीपीएल द्वारा बताई गई तिथि 01.01.2016 की अपेक्षा 01.04.2016 को लागू होगा।

4.3 अगस्त, 2013 में जेएनपीटी सीएस/बीवाई के लिए पिछले प्रशुल्क निर्धारण के दौरान, जेएनपीटी द्वारा मानकों के आधार पर तैयार प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया था। वह प्रस्ताव, एक परामर्शदाता की सहायता से तकनीकी तरीके से जेएनपीटी द्वारा तकनीकी विशेषताओं के आधार पर तैयार किया गया था। जेएनपीटी को प्राधिकरण के 30 अगस्त, 2013 के आदेश के पैरा 20.3, तत्पश्चात्, हमारे 28 मई, 2014 18 नवंबर व 5 दिसंबर, 2014 के समरण पत्रों सं.टीएएमपी/12/2011-जेएनपीटी तथा दिनांक 28 अक्टूबर, 2015 के पत्र सं. टीएएमपी/69/2015-जेएनपीटी के अंतर्गत जेएनपीटी को सूचित करने के बावजूद जवाहर लाल नेहरू पत्तन न्यास के प्रस्ताव में निम्न को सम्मिलित नहीं किया गया:-

- (क) सीएफएल/बफर यार्ड प्रचालनों के वास्तविक और वित्तीय कार्य निष्पादन की रिपोर्ट उस प्ररूप में प्रस्तुत नहीं की गई जिस प्ररूप में, प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया है।
- (ख) जेएनपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में विचारित प्रत्येक मानक और मापदंडों की तुलनात्मक विवरणी और साथ-साथ जेएनपीटी द्वारा सीएफएस और बीवाई पर विचाराधीन अवधि के दौरान प्राप्त लक्ष्यों की स्थिति की रिपोर्ट प्रस्तुत नहीं की गई है।

4.4 जेएनपीटी को दिनांक 22 दिसंबर, 2015 के पत्र के माध्यम से पुनः निम्नलिखित प्रस्तुत करने के लिए कहा गया:

- i. सीएफएल/बफर यार्ड प्रचालनों के वास्तविक और वित्तीय कार्य निष्पादन की रिपोर्ट उस समय उस प्ररूप में प्रस्तुत नहीं की गई जिस प्ररूप में, प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया है।
- ii. जेएनपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में विचारित प्रत्येक मानक और मापदंडों की तुलनात्मक विवरणी और साथ-साथ जेएनपीटी द्वारा सीएफएस और बीवाई पर विचाराधीन अवधि के दौरान प्राप्त लक्ष्यों की स्थिति की रिपोर्ट प्रस्तुत नहीं की गई है।
- iii. इस प्रस्ताव को, प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 7.2 का अनुसरण करते हुए प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 9.2 के अनुसार तैयार किया जाए और प्राधिकरण को प्रस्तुत किया जाए।

5.1. इस संबंध में, जेएनपीटी 10 फरवरी, 2016 के पत्र के साथ में, डीबीसीपीएलएल के मानकों तथा जेएनपीटी सीएफएस व बीवाई पर प्राप्त वास्तविक निष्पादन-मानकों की स्थिति सहित विचाराधीन अवधि की वास्तविक भौतिक और वित्तीय निष्पादन की रिपोर्ट प्रस्तुत की है। सीएफएस/बफर यार्ड प्रचालनों पर अक्टूबर, 2013 से मार्च, 2015 की अवधि के दौरान वास्तविक भौतिक और वित्तीय निष्पादन का विवरण नीचे दिया जाता है।

(रु. करोड़ों में)

क्रम सं.	विवरण	अगस्त 2013 के प्रशुल्क आदेश में मान्य आकलन	जेएनपीटी द्वारा उल्लेखित वास्तविक	
			अक्टूबर 2013 से मार्च 2014	अप्रैल 2014 से मार्च 2015
1.	आगम निर्गम परिवहन(टीईयू में)	205890	53519	99155
2.	प्रचालन लागत	84.08	32.99	73.06
3.	नियोजित पूंजी	69.01	50.61	45.44
4.	नियोजित पूंजी पर प्रत्यागम	11.04	8.10	7.27
5.	वार्षिक राजस्व मांग (2 + 4)	95.12	41.09	80.33

5.2 जेएनपीटी ने उपर्युक्त के अतिरिक्त निम्नलिखित उल्लेख किए हैं:-

- i. वर्ष 2013 में उस समय प्रचलित 2008 के दिशा-निर्देशों के अनुरूप प्रासमिक दृष्टिकोण अपनाते हुए, जेएनपीटी सीएफएस के लिए एक प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया उस समय से प्राधिकरण ने प्रशुल्क नीति,

- 2015 नामक एक नई नीति लागू की है जिसके अंतर्गत कारोबारियों, मंत्रालय पत्तन और अन्य पणधारकों से प्राप्त टिप्पणियों पर विचार करने के पश्चात् एक उदारवादी दृष्टिकोण अपनाया गया है।
- ii. जेएनपीटी सीएफएस द्वारा वर्ष 2012-13, 2013-14 और 2014-15 की विवरणात्मक वित्तीय विवरणियों से स्पष्ट है कि अक्तूबर, 2013 में किए गए प्रशुल्क संशोधन, प्रशुल्क संशोधन के समय परिकल्पित सुविधाजनक लाभ प्राप्त नहीं हुआ है। इसके अनेक कारण हैं जिनमें से कुछ प्रमुख हैं:-
- (क) नियमों में व्यवस्था संबंधी परिवर्तनों से यातायात से संबंधित विशेषकर, बफर यातायात संबंधी कमी आयी है।
 - (ख) पत्तन में जब कंटेनर संबंधी यातायात लगभग थम-सा गया तो सीएफएस की संख्या में वृद्धि हुई तथा मांग एवं आपूर्ति असंतुलन बढ़ा है।
 - (ग) नामांकन प्रिमियम से कारोबार पर बहुत नकारात्मक प्रभाव पड़ता है।
 - (घ) प्रासमिक प्रणाली से 70 प्रतिशत क्षमता मान ली जाती है। जबकि अधिक क्षमता के कारण यह 30 प्रतिशत की सीमा रेखा में है। इस कारण अनुमत प्रशुल्क बहुत निम्न है।
 - (ङ) जेएनपीटी सीएफएस में स्थायी मजदूरी दर बहुत उच्च है। इसका कारण है कि पिछले लाइसेंस धारक से सीएफएस का कार्यभार लेते समय 647 श्रमिकों का विलय करने की बात की गई थी। इस मजदूर-समूह में मुख्यतः परियोजना से कुप्रभावित व्यक्ति हैं तथा श्रमिकों की इस संख्या में कमी करना संभव नहीं है। जेएनपीटी के अन्य सभी क्षेत्रों में, मजदूर ठेके पर रखे जाते हैं, जिसके परिणामस्वरूप इसकी स्थायी लागत में कमी करने की सुविधा हो जाती है।
 - (च) प्रथाओं और विनियमों में परिवर्तन के कारण, कंटेनरों द्वारा बफर-यार्ड का प्रयोग अनिवार्य नहीं होता है। इससे जेएनपीटी सीएफएस से बफर यातायात में कमी आती है। इससे जेएनपी सीएफएस पर दो दोष आते हैं, सीएफएस को, प्रासंगिक मानों से बहुत नीचे लाते हुए सीएफएस की मात्रा में कमी तथा पत्तन को भुगतान की गई एमजीटी शॉर्ट-फॉल के रूप वित्तीय-निर्गम में बढ़ोत्तरी।
- iii. जेएन पत्तन क्षेत्र में सीएफएस में विभिन्न प्रशुल्कों की नये प्रस्ताव (2015) से तुलनात्मक विवरणी से पता चलता है कि प्रस्तावित वृद्धि के पश्चात् जेएनपी सीएफएस द्वारा, बॉमर लॉरी, सीएफएस सहित अन्य प्रतियोगियों/प्रतिस्पर्धियों की तुलना अधिक किफायती प्रशुल्क तय किए गए हैं।
- iv. जेएनपी सीएसएफ ने, निम्न कारणों से, प्रशुल्क नीति, 2015 में प्रदत्त पद्धति प्रशुल्क निर्धारण में अधिक बेहतर कार्य किया है।
- (क) वर्तमान प्रस्ताव में प्रस्तावित प्रशुल्क की वार्षिक राजस्व मांग से तुलना की गई है। देखा गया है कि एआरआर, पिछले 3 वर्षों के दौरान किए गए प्रमाणित खर्चों से मेल खाते हैं।
 - (ख) जेएनपी सीएफएस के साथ प्रचलान ओर अनुरक्षण संबंधी संविदा दीर्घकालीन अर्थात् 20+10 वर्षों के लिए है। दीर्घकालीन करार के मद्देनजर, प्रशुल्क संशोधन के लिए मौजूदा अनुरोध प्राधिकरण और सरकार के इस कार्यक्षेत्र के प्रति उदारवादी दृष्टिकोण के अधिक अनुकूल है।
 - (ग) जेएनपी सीएफएस कठिन परिस्थितियों का सामना कर रहा है यह पत्तन से केवल 7 किलोमीटर दूरी पर स्थित है और यह कारोबार की आवश्यकता के अनुरूप भी है। पत्तन का विचार है कि इस कारोबार में पत्तन के पास एक अच्छा सीएफएस प्रदाता होना चाहिए और इससे कारोबार में बढ़ोत्तरी होगी। इसलिए जेएनपी सीएफएस के प्रस्ताव को समर्थन दिया जाना चाहिए क्योंकि इससे पत्तन के निकट होने के परिणामस्वरूप सेवाओं में बढ़ोत्तरी होगी।
 - (घ) जैसा कि जेएनपी सीएफएस का प्रस्तावित शुल्क बहुत ही स्पर्धात्मक है, इससे कारोबार को समुचित अवस्थित होने के साथ-साथ सभी सेवाएं तथा किफायती विकल्प उपलब्ध कराता है। जेएनपी सीएफएस पर उच्च लागत के होते हुए भी उनका प्रस्तावित प्रशुल्क उनके अनेक स्पर्धियों से निम्न है। यहां तक कि यह, सार्वजनिक क्षेत्र के प्रतिष्ठान बॉमर लारी से भी निम्न है।

- (ड) क्षति कम होने के कारण जेएनपी सीएफएस कारोबार को लाभ पहुंचाने की दृष्टि से बुनियादी सुविधाओं में और विनियोजन कर सकेगा। राष्ट्रीय और अंतर्राष्ट्रीय दृष्टि से कारोबारीय अपेक्षाओं के लिए, पत्तन और सीमा शुल्क विभाग, सूचना प्रौद्योगिकी सेवाओं, सार्वजनिक संपर्क विकल्पों आदि में अधिक नियोजन की अपेक्षा करते हैं।
- (च) जैसा कि और उदारवादी दृष्टिकोण अपनाया जा रहा है, 2008 के कठोर दिशा-निर्देशों की अपेक्षा 2015 के दिशा-निर्देशों का अनुसरण, अपेक्षाकृत अधिक अनुकूल होगा।

v. प्रस्तुत किए गए प्रशुल्क प्रस्ताव को स्वीकार कर लिया जाना चाहिए क्योंकि एआरआर, चार्टर्ड अकाउंटेंटों द्वारा पिछले 3 वर्षों के प्रमाणित सत्यापित व्यय से मेल खाते हैं/समर्थित हैं। यहां तक कि इस वृद्धि के पश्चात् जेएनपी/सीएफएस को कोई लाभ प्राप्त नहीं होगा अपितु यह सम-भाव ही होगा। ऐसा किया जाना कारोबार के दीर्घकालीन हित में है कि जेएनपी सीएफएस कार्यशील रहे और पत्तन के निकट होने के कारण पत्तन को सीएफएस सुविधाएं प्रदान करता रहे।

vi. लाइसेंस धारक, जेएनपी सीएफएस द्वारा प्रदत्त सेवाओं तथा निष्पादन की रियायत करार के अनुसार नियमित आधार पर मानीटरिंग करेगा।

6. ऊपर कहा गया है कि जेएनपीटी ने, अपने सीएफएस के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु वार्षिक राजस्व मांग का अनुसरण करने पर जोर दिया है। निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार जेएनपीटी के 18 नवंबर, 2015 के प्रस्ताव हमारे 22 दिसंबर, 2015 के समसंख्यक पत्र और जेएनपीटी के दिनांक 10 फरवरी, 2016 के पत्रों की एक-एक प्रति संबंधित उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों (जिनसे जेएनपीटी सीएफएस/बीवाई के प्रशुल्क निर्धारण हेतु पिछले परामर्श के दौरान परामर्श किया गया) भेजी गई थी। मुंबई और न्हावा शेवा शिप एजेंट्स एसोसिएशन (एमएएनएसए) के सिवाय किसी भी उपयोक्ता उपयोक्ता संगठन और टर्मिनल आपरेटर ने अपनी टिप्पणियां नहीं भेजी है। एमएएनएसए ने उल्लेख किया है कि प्रस्ताव सही है क्योंकि प्रस्तावित प्रशुल्क अन्य सीएफएस से तुलना की दृष्टि से स्पर्धात्मक है।

7. इस दौरान, प्राधिकरण के 05 अप्रैल, 2016 तथा स्मरण पत्र 27 जून, 2016 के पत्रों के माध्यम से, जेएनपीटी से कुछ जानकारी/सूचना देने का अनुरोध किया गया था। जेएनपीटीने अपने 12 जुलाई, 2016 के पत्र के माध्यम से अपना उत्तर दिया है। हमारे द्वारा मांगी गई जानकारी तथा जेएनपीटी के प्रत्युत्तर नीचे तालिकबद्ध किए गए हैं:-

क्र.सं.	मांगी गई जानकारी	जेएनपीटी के प्रत्युत्तर
1.	प्रशुल्क नीति, 2015 को कार्यान्वित करने के लिए जारी कार्यात्मक दिशा-निर्देशों के खंड 3.1.2 के अनुसार, जेएनपीटी द्वारा अपना प्रस्ताव न्यासी बोर्ड के अनुमोदन सहित भेजना अपेक्षित है। वैकल्पिक तौर पर जेएनपीटी को प्रस्ताव प्रस्तुत करने का विकल्प दिया गया है। फिर भी जेएनपीटी ने संदर्भगत प्रस्ताव का न्यासी बोर्ड से अनुमोदन अभी तक प्रस्तुत नहीं किया है।	जहां तक संदर्भगत प्रस्ताव के न्यासी बोर्ड द्वारा अनुमोदन का प्रश्न है, ऐसा कोई विशिष्ट बंदिश नहीं है कि नियामक प्राधिकरण अर्थात् महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण पूर्वन्यासी बोर्ड का अनुमोदन लिया। इससे पूर्व भी ऐसा नहीं किया गया है।
2.	प्रशुल्क नीति, 2015 को कार्यान्वित करने के लिए जारी कार्यात्मक दिशा-निर्देशों के खंड 2.1 के अनुसार, पत्तन को वार्षिक राजस्व मांग (एआरआर) का आकलन करना होता है। कार्यात्मक दिशा-निर्देशों के खंड 2.9 के अनुसार पत्तन न्यास को अधिकतम सीमास्तरीय सूचकांकित वार्षिक राजस्व मांग की सीमा में दरमान तय करने होते हैं। संदर्भगत मामले में फार्म-1 से 4 जेएनपीटी के सीएफएस प्रचालक अर्थात् डीबीसी पोर्ट लॉजिस्टिक्स	जेएनपीटी के अधिकारी द्वारा प्राधिकृत एवं कार्यरत चार्टर्ड अकाउंटेंट द्वारा प्रमाणित फार्म- I से फार्म-4 तक प्रस्तुत किए जाते हैं।

	(डीबीसीपीएलएल) न कि पत्तन, ने प्रस्तुत किए हैं जैसा कि डीबीसीपीएलएल ने प्राधिकृत/प्रमाणित किया है। क्योंकि यह प्रस्ताव पत्तन ने प्रस्तुत किये गये हैं। इसलिए फार्म- I से 4 जेएनपीटी का प्रस्ताव का भाग होने के कारण, जेएनपीटी के अधिकारी द्वारा प्राधिकृत होने चाहिए और वे कार्यात्मक दिशानिर्देशों के अनुसार, चार्टर्ड अकाउंटेंट/कॉस्ट एंड मैनेजमेंट अकाउंटेंट (कार्यरत) द्वारा प्रमाणित होने चाहिए।	
--	---	--

8.1 जेएनपीटी द्वारा, प्रशुल्क के निर्धारण के लिए महापत्तनों हेतु नीति, 2015 के अंतर्गत वार्षिक राजस्व मांग के परिकलन की स्थिति का सारांश इस प्रकार है:-

(रु. करोड़ों में)

क्रम सं.	विवरण	व 1	व 2	व 3
		(2011-12)	(2012-13)	(2013-14)
1	कुल व्यय(वार्षिक लेखा परीक्षित लेखाओं के अनुसार)			
(i)	प्रचालन व्यय	487,158,942	550,219,153	499,938,645
(ii)	मूल्यहास	18,238,705	19,903,597	19,374,582
(iii)	प्रबंधन एवं सामान्य ऊपरि व्यय	42,414,300	57,527,638	53,071,085
(iv)	वित्तीय एवं विविध व्यय (एफएमई)	28,436,291	21,141,072	15,376,016
(v)	देय एक बारगी व्यय (15-16 में वास्तविक रूप से अदा किया गया)	-	-	33,980,013
	कुल व्यय 1 = (i)+(ii)+(iii)+(iv)+(v)	576,248,238	648,791,460	621,740,341
2	घटाएं : रेलवे संबंधी व्यय	-	-	-
3	मुल व्यय रेलवे व्यय को छोड़कर (3 = 1 - 2)	576,248,238	648,791,460	621,740,341
4	घटाएं: समंजन :			
(क)				
(i)	संपदा संबंधी व्यय	-	-	-
(ii)	ऋणों पर व्याज	23,472,150	17,628,280	10,863,702
(iii)	एक बारगी व्यय का 4/5वां भाग यदि कोई हो, जैसे मजदूरी, पेंशन/ ग्रेच्युटि का बकाया, अनुग्रही अनुदान का बकाया आदि।(प्रत्येक मद का ब्यौरा दें)	-	-	-
	(क) मजदूरी का बकाया			25,937,178
	उप-योग 4 (क) (iii)= [(क)+(ख)+(ग)]	-	-	25,937,178
(iv)	पेंशन निधि के अंशदान का 4/5 भाग	-	-	1,246,832
(v)	प्रबंधन एवं सामान्य ऊपरि व्यय के कुल प्रचालन व्यय और मूल्यहास के 25 प्रतिशत से अधिक	-	-	-
(vi)	कैप्टिव बर्थों के प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रासंगिक व्यय, यदि कोई प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.10 के अधीन शासित है।	-	-	-
	4 (क) का योग = 4(क)(i)+ 4(क)(ii)+4(क)(iii)+4(क)(iv)+4(क)(v)+4(क)(vi)	23,472,150	17,628,280	38,047,713
4	जोड़ें : समंजन :			
(ख)				

	रेलवे गतिविधियां			
	(i) रेलवे गतिविधि व्यय			
	(क) प्रचालन व्यय	-	-	-
	(ख) मूल्य हास	-	-	-
	(ग) प्रबंधन और प्रशासनिक ऊपरि व्यय	-	-	-
	(घ) आबंटित एफएमई	-	-	-
	उप-योग 4 (ख) (i) = [(क)+(ख)+(ग)+(घ)]	-	-	-
	(ii) रेलवे से आय	-	-	-
	(iii) निबल रेलवे व्यय (i-ii)	-	-	-
	(iv) ऊपर(iii) का 80 %	-	-	-
5	कुल समंजनों के पश्चात् कुल व्यय (5 = 3 - 4(क) + 4(ख))	552,776,088	631,163,179	583,692,628
6	क्रम सं 5 का औसत व्यय = [व1 + व2 + व3] / 3	589,210,632		
7	नियोजित पूंजी			
	(i) 31.03.2014 को निबल स्थायी परिसंपत्तियां (वार्षिक लेखा परीक्षित लेखाओं के अनुसार)	213,952,100		
	(ii) जोड़ें : 31-03-2014 को प्रगतिरत् कार्य (वार्षिक लेखा परीक्षित लेखाओं के अनुसार)	-		
	(iii) घटाएं: 31 मार्च 2014 को, संपदा संबंधी गतिविधियों से स्थायी परिसंपत्तियों का निबल मूल्य (वार्षिक लेखा परीक्षित लेखाओं के अनुसार)	-		
	(iv) घटाएं : 31 मार्च 2014 को, बीओटी प्रचालकों को अंतरित स्थायी परिसंपत्तियों का निबल मूल्य, यदि कोई हो। (लेखा परीक्षित लेखाओं के अनुसार)	-		
	(v) घटाएं : प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.10 के अंतर्गत कैप्टिव बर्थों के लिए विचारित प्रासंगिक लेखा परीक्षित लेखाओं के अनुसार 31 मार्च 2014 को स्थायी परिसंपत्तियों का निबल मूल्य	-		
	(vi) जोड़ें : कार्यात्मक दिशानिर्देशों के खंड 2.5 में निर्धारित मानकों अनुसार कार्यकारी पूंजी।			
	(क) इनवेंट्री	-		
	(ख) संड्री डेटर	-		
	(ग) नगद	41,661,554		
	(घ) (क)+(ख)+(ग) का योग	41,661,554		
	(vii). कुल नियोजित पूंजी [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(घ)]	255,613,654		
8	नियोजित पूंजी पर प्रत्यागम - क्रम सं. 7(vii) पर 16% की दर से	40,898,185		
9	वार्षिक राजस्व मांग (एआरआर) 31 मार्च, 2014 को [(6) + (8)]	630,108,817		
10	एआरआर में वर्ष 2014-15 के लिए थोक मूल्य के लागू सूचकांक के 100 प्रतिशत की दर से सूचकांकन	6.00%		
	एआरआर में वर्ष 2015-16 के लिए थोक मूल्य के लागू सूचकांक के 100 प्रतिशत की दर से सूचकांकन	3.82%		
11	अधिकतम सीमा स्तरीय सूचकांकित वार्षिक राजस्व मांग (एआरआर)	693,429,712		

12	क्रम संख्या 11 पर प्रस्तावित दरमानों के अधिकतम सीमा स्तरीय सूचकांकित वार्षिक राजस्व मांग(एआरआर) के अनुसार राजस्व आकलन	694,768,648
----	---	-------------

8.2 मौजूदा तौर पर प्रचलित तथा प्रस्तावित दरमानों की तुलना करने पर पाया गया है कि पत्तन द्वारा अपने प्रस्ताव में निम्न प्रशुल्क मदों में निम्न वृद्धि की है:-

क्रम सं.	प्रशुल्क मदें	अपेक्षित वृद्धि प्रतिशत में
	कंटेनर फ्रेट स्टेशन प्रशुल्क	
(i)	आयात चक्र	
	खाली किए गए कंटेनरों का प्रहस्तन	185%
	खाली किए गए कार्गो का प्रहस्तन प्रभार	35%
	प्रहस्तन - फैक्ट्री से खाली हुए कंटेनर	96%
	भरे हुए कंटेनरों का उतारना/ लदायी	38%
	खाली कंटेनरों की उतरायी/लदायी	33%
	सपुर्दगी के लिए कंटेनरों का रखरखाव	50%
	धुलाई के लिए खाली कंटेनरों का स्थानांतरण	7%
	प्रशीतन प्लगिंग/मानीटरिंग/प्रेसर/तापमान	60%
	सर्वेक्षण और ईआईआर प्रभार	233%
	क्षतिग्रस्त कंटेनर सर्वेक्षण प्रभार	150%
	लॉकिंग प्रभार	50%
	मापतोल के लिए स्थानांतरण प्रभार	30%
	कार्गो भंडारण प्रभार	35%
	भरित कंटेनरों का भू-किराया	145%-226%
	सीएफएस पर 5 से अधिक 25 से कम तथा 25 से अधिक खाली किए गए कंटेनरों सीमाशुल्क जांच हेतु	दरमानों में नया प्रस्तावित
	खाली कंटेनरों की स्कैनिंग हेतु निर्दिष्ट खाली यार्ड में पुनः रखा जाना-स्थानांतरण	दरमानों में प्रस्तावित नहीं
(ii)	अनुबंधित भंडारगृह	35%
(iii)	आयात पर प्रस्तावित प्रशुल्क	
	दुलायी प्रभार	दरमानों में नया प्रस्तावित
	खाली स्थानांतरण	दरमानों में प्रस्तावित नहीं
	भरित लदान/उतरायी	38%
	खाली लदान/उतरायी	33%
	स्वच्छता प्रभार	40%
	खाली कंटेनरों का भरने वाले स्थान पर स्थानांतरण	50 %
	भरायी और प्रहस्तन	6 %
	मापतोल के लिए भरित कंटेनरों का स्थानांतरण	दरमानों में प्रस्तावित नहीं
	सीएलपी और बॉटल सील ।	82%
	सर्वेक्षण और ईआईआर	33%

	पुनः परिकलन	50%
	कार्गो भंडारण प्रभार	35%
	भरित कंटेनरों का भू किराया प्रभार	145%-226%
	खाली कंटेनरों का भू किराया प्रभार	50%
(iv)	बफर यार्ड	
	फैक्ट्री भरित कंटेनरों का प्रहस्तन	44%
	लदायी उत्तरायी	38%
	भरित कंटेनरों का भू-किराया	25%-67%
	खाली कंटेनरों का भू-किराया	10%-50%

9.1 इस मामले में 11 अप्रैल, 2016 को एक संयुक्त सुनवाई/बैठक आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई/बैठक के दौरान प्रस्ताव के संबंध में एक पॉवर-प्वाइंट प्रेजेंटेशन प्रस्तुत की थी। इस संयुक्त बैठक की चर्चा पर जेएनपीटी तथा उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों ने अपने-अपने मत प्रस्तुत किए हैं:

9.2 संयुक्त बैठक में सहमति के अनुसार जेएनपीटी को प्राधिकरण के 13 अप्रैल, 2016 के पत्र के अंतर्गत कुछ जानकारी/सूचनाएं देने का अनुरोध किया गया था। जेएनपीटी ने दिनांक 27 अप्रैल, 2016 के पत्र के माध्यम से अपनी प्रतिक्रिया दी है। प्राधिकरण द्वारा मांगी गई सूचना तथा जेएनपीटी के प्रत्युत्तर नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

क्र.सं.	मांगी गई जानकारी	जेएनपीटी के उत्तर																																												
1.	<p>जवाहरलाल नेहरू पल्लन न्यास द्वारा दी गई पाँवर प्वाँयंट प्रस्तुति (संयुक्त बैठक में) यह उल्लेख किया गया है कि नियमों में पद्धति से संबद्ध परिवर्तनों से विशेष प्रकार के यातायात, विशेष तौर पर बफर यातायात में काफी कमी आई है। इस संबंध में, जैसा कि जेएनपीटी सहमत है जेएनपीटी, बफर-यार्ड में यातायात में आई कमी के बारे में उल्लेख करते हुए एक संक्षिप्त नोट प्रस्तुत करें।</p> <p>प्रत्येक सीएफ के पास फैक्ट्री भारित कंटेनर के प्रहस्तन का लाइसेंस है।</p>	<p>वर्ष 2005-06 में, निविदा देने के समय, बफर यार्ड के संबंध में पद्धति थी कि निर्यात कंटेनर कानूनी रूप से बफर-यार्ड में लाये जाने आवश्यक थे उसके पश्चात् यह बफर यार्ड प्रचालक द्वारा भंडारित व लदे हुए कंटेनरों को पोतों पर लदान करने के लिए पल्लन के टर्मिनल पर भेजा जाता था। इससे बफर यार्ड को, निर्यात हेतु सभी भारित कंटेनरों के लानेका स्थाना बना दिया था जिससे निरंतर आवागमन लगा रहता था। आगामी वर्षों में इस स्थिति में काफी अंतर आया है जिसका कारण है:</p> <p>जेएनसीएच की दिनांक 06 अगस्त, 2009 की सार्वजनिक अधिसूचना सं. पीएन 52/2009 जिसके माध्यम से निर्यात हेतु लदे हुए कंटेनरों को बफर यार्ड से न होकर सीधे पल्लन टर्मिनल तक जाना। क्षेत्र में सीएफएस की संख्या दो गुना होना।</p> <p>इससे पूर्व जेएनपीटी में बफर यार्ड सिर्फ एक ही यार्ड था जिसके पास फैक्ट्री से भरित कंटेनर का प्रहस्तन लाइसेंस था। अब कृपया नीचे वर्ष 2006 से 2015 तक जेएनपी-बफर यातायात और अन्य सभी सीएफएस बफर यातायात (टीईयू में) देखें</p> <table><tr><th>वित्तीय वर्ष</th><th>जेएनपी-बफर यार्ड</th><th>अन्य सभी सीएफएस</th><th>पल्लन का कुल आगम/निर्गम</th></tr><tr><td>2005-2006</td><td>13949</td><td>N.A</td><td>-</td></tr><tr><td>2006-2007</td><td>64176</td><td>N.A</td><td>-</td></tr><tr><td>2007-2008</td><td>92127</td><td>N.A</td><td>-</td></tr><tr><td>2008-2009</td><td>58112</td><td>N.A</td><td>-</td></tr><tr><td>2009-2010</td><td>30194</td><td>N.A</td><td>-</td></tr><tr><td>2010-2011</td><td>50272</td><td>42587</td><td>92859</td></tr><tr><td>2011-2012</td><td>36587</td><td>53406</td><td>89993</td></tr><tr><td>2012-2013</td><td>35605</td><td>40715</td><td>763 0</td></tr><tr><td>2013-2014</td><td>30239</td><td>46852</td><td>77091</td></tr><tr><td>2014-2015</td><td>27605</td><td>50870</td><td>78475</td></tr></table>	वित्तीय वर्ष	जेएनपी-बफर यार्ड	अन्य सभी सीएफएस	पल्लन का कुल आगम/निर्गम	2005-2006	13949	N.A	-	2006-2007	64176	N.A	-	2007-2008	92127	N.A	-	2008-2009	58112	N.A	-	2009-2010	30194	N.A	-	2010-2011	50272	42587	92859	2011-2012	36587	53406	89993	2012-2013	35605	40715	763 0	2013-2014	30239	46852	77091	2014-2015	27605	50870	78475
वित्तीय वर्ष	जेएनपी-बफर यार्ड	अन्य सभी सीएफएस	पल्लन का कुल आगम/निर्गम																																											
2005-2006	13949	N.A	-																																											
2006-2007	64176	N.A	-																																											
2007-2008	92127	N.A	-																																											
2008-2009	58112	N.A	-																																											
2009-2010	30194	N.A	-																																											
2010-2011	50272	42587	92859																																											
2011-2012	36587	53406	89993																																											
2012-2013	35605	40715	763 0																																											
2013-2014	30239	46852	77091																																											
2014-2015	27605	50870	78475																																											

2.	<p>जेएनपीटी, पिछले प्रशुल्क आदेश में सभी मानकों और मापदंडों के संदर्भ में वास्तविक लक्ष्यों (निष्पादनों) (जेएनपीटी सीएफएस और बीवाई-अगस्त, 2013 के पिछले आदेशानुसार) के आंकड़े प्रस्तुत करें।</p>	<p>जेएनपीटी ने प्रस्ताव में विचारित और वास्तविक आंकड़ों की तुलनात्मक विवरणी प्रस्तुत की है जो इस प्रकार है:-</p> <table><tr><th>क्रम सं.</th><th>विवरण</th><th>यूओएम</th><th>प्रस्ताव के अनुसार</th><th>वास्तविक</th></tr><tr><td>(i)</td><td>मुख्य प्रहस्तन उपकरण</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td>- रीच स्टेकर</td><td>नग</td><td>4</td><td>7</td></tr><tr><td></td><td>- 10 टन फार्क लिफ्ट</td><td>नग</td><td>1</td><td>1</td></tr><tr><td></td><td>- 03 टन फार्क लिफ्ट</td><td>नग</td><td>5</td><td>12</td></tr><tr><td></td><td>- खाली कंटेनर प्रहस्तक</td><td>नग</td><td>1</td><td>0</td></tr><tr><td></td><td>- ट्रेक्टर ट्राला</td><td></td><td>83</td><td>112</td></tr><tr><td>(ii)</td><td>मुख्य प्रचालन व्यय</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>(क)</td><td>वेतन</td><td>कर्मचारी</td><td>1527</td><td>920</td></tr><tr><td>(ख)</td><td>विद्युत प्रभार</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td>- प्रशीतन के लिए</td><td>यूनिट प्रति घंटा प्रति टीईयू</td><td>3.6</td><td>4</td></tr><tr><td></td><td>60 टन वाले इलेक्ट्रॉनिक वेब्रिज के लिए</td><td>यूनिट प्रति माह</td><td>2100</td><td>2500</td></tr><tr><td></td><td>- अन्य के लिए</td><td>यूनिट प्रति माह</td><td>61680</td><td>65000</td></tr><tr><td>(ग)</td><td>ईंधन लागत</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td>- रीच स्टेकर</td><td>लिट्र/घंटा</td><td>20</td><td>18</td></tr><tr><td></td><td>- फार्क लिफ्ट 10 टन</td><td>लिट्र/घंटा</td><td>8</td><td>7</td></tr><tr><td></td><td>- फार्क लिफ्ट 3 टन</td><td>लिट्र/घंटा</td><td>5</td><td>3</td></tr><tr><td></td><td>- खाली कंटेनर प्रहस्तक</td><td>लिट्र/घंटा</td><td>12</td><td>0</td></tr><tr><td></td><td>- ट्रेक्टर ट्राला</td><td>लिट्र/घंटा</td><td>5</td><td>8</td></tr><tr><td></td><td>- जेनसेट</td><td>लिट्र/घंटा</td><td>90</td><td>25</td></tr><tr><td></td><td>- 15 टन क्रेन</td><td>लिट्र/घंटा</td><td>8</td><td>8</td></tr><tr><td></td><td>- 35 टन क्रेन</td><td>लिट्र/घंटा</td><td>17</td><td>15</td></tr><tr><td></td><td>- 75 टन क्रेन</td><td>लिट्र/घंटा</td><td>25</td><td>25</td></tr><tr><td></td><td>- मोटर कार</td><td>₹ /माह</td><td>5000</td><td>20000</td></tr><tr><td>(घ)</td><td>मरम्मत और अनुरक्षण उपकरण</td><td>समग्र स्थायी परिसंपत्तियों के मूल्य का %</td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td>- रीच स्टेकर</td><td></td><td>2%</td><td>19%</td></tr><tr><td></td><td>- फार्क लिफ्ट 10 टन</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td>- फार्क लिफ्ट 3 टन</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td>- खाली कंटेनर प्रहस्तक</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td>- अन्य</td><td></td><td></td><td>11%</td></tr><tr><td></td><td>- ट्रेक्टर ट्राला</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td>- सिविल अवसंरचना</td><td></td><td>1%</td><td>0%</td></tr><tr><td></td><td>- कंप्यूटर और अन्य कार्यालयी उपकरण</td><td></td><td>15%</td><td>17%</td></tr><tr><td>(ङ)</td><td>बीमा</td><td>समग्र स्थायी परिसंपत्तियों के मूल्य का %</td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td>- रीच स्टेकर</td><td></td><td>1%</td><td>1%</td></tr><tr><td></td><td>- ट्रेक्टर ट्राला</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td>- फार्क लिफ्ट 10 टन</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td>- फार्क लिफ्ट 3 टन</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td>- खाली कंटेनर प्रहस्तक</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td>- अन्य</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td>- सिविल अवसंरचना</td><td></td><td></td><td>0%</td></tr><tr><td></td><td>- कंप्यूटर और अन्य कार्यालयी उपकरण</td><td></td><td></td><td>1%</td></tr><tr><td>(च)</td><td>आरटीओ कर</td><td>वार्षिक आरटीओ कर</td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td>- रीच स्टेकर</td><td></td><td>₹ 40000</td><td>₹ 4000</td></tr><tr><td></td><td>- Tractor Trailer</td><td></td><td>₹ 33750</td><td>₹ 30250</td></tr><tr><td></td><td>- फार्क लिफ्ट 3 टन</td><td></td><td>₹ 2100</td><td>₹ 2100</td></tr><tr><td></td><td>- फार्क लिफ्ट 10 टन</td><td></td><td>₹ 6100</td><td>₹ 12900</td></tr><tr><td></td><td>- खाली कंटेनर प्रहस्तक</td><td></td><td>₹ 8500</td><td>-</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>(छ)</td><td>सामान्य ऊपरि व्यय</td><td></td><td>पूंजीगत व्यय का 5%</td><td>पूंजीगत व्यय का 4%</td></tr></table>	क्रम सं.	विवरण	यूओएम	प्रस्ताव के अनुसार	वास्तविक	(i)	मुख्य प्रहस्तन उपकरण					- रीच स्टेकर	नग	4	7		- 10 टन फार्क लिफ्ट	नग	1	1		- 03 टन फार्क लिफ्ट	नग	5	12		- खाली कंटेनर प्रहस्तक	नग	1	0		- ट्रेक्टर ट्राला		83	112	(ii)	मुख्य प्रचालन व्यय				(क)	वेतन	कर्मचारी	1527	920	(ख)	विद्युत प्रभार					- प्रशीतन के लिए	यूनिट प्रति घंटा प्रति टीईयू	3.6	4		60 टन वाले इलेक्ट्रॉनिक वेब्रिज के लिए	यूनिट प्रति माह	2100	2500		- अन्य के लिए	यूनिट प्रति माह	61680	65000	(ग)	ईंधन लागत					- रीच स्टेकर	लिट्र/घंटा	20	18		- फार्क लिफ्ट 10 टन	लिट्र/घंटा	8	7		- फार्क लिफ्ट 3 टन	लिट्र/घंटा	5	3		- खाली कंटेनर प्रहस्तक	लिट्र/घंटा	12	0		- ट्रेक्टर ट्राला	लिट्र/घंटा	5	8		- जेनसेट	लिट्र/घंटा	90	25		- 15 टन क्रेन	लिट्र/घंटा	8	8		- 35 टन क्रेन	लिट्र/घंटा	17	15		- 75 टन क्रेन	लिट्र/घंटा	25	25		- मोटर कार	₹ /माह	5000	20000	(घ)	मरम्मत और अनुरक्षण उपकरण	समग्र स्थायी परिसंपत्तियों के मूल्य का %				- रीच स्टेकर		2%	19%		- फार्क लिफ्ट 10 टन					- फार्क लिफ्ट 3 टन					- खाली कंटेनर प्रहस्तक					- अन्य			11%		- ट्रेक्टर ट्राला					- सिविल अवसंरचना		1%	0%		- कंप्यूटर और अन्य कार्यालयी उपकरण		15%	17%	(ङ)	बीमा	समग्र स्थायी परिसंपत्तियों के मूल्य का %				- रीच स्टेकर		1%	1%		- ट्रेक्टर ट्राला					- फार्क लिफ्ट 10 टन					- फार्क लिफ्ट 3 टन					- खाली कंटेनर प्रहस्तक					- अन्य					- सिविल अवसंरचना			0%		- कंप्यूटर और अन्य कार्यालयी उपकरण			1%	(च)	आरटीओ कर	वार्षिक आरटीओ कर				- रीच स्टेकर		₹ 40000	₹ 4000		- Tractor Trailer		₹ 33750	₹ 30250		- फार्क लिफ्ट 3 टन		₹ 2100	₹ 2100		- फार्क लिफ्ट 10 टन		₹ 6100	₹ 12900		- खाली कंटेनर प्रहस्तक		₹ 8500	-						(छ)	सामान्य ऊपरि व्यय		पूंजीगत व्यय का 5%	पूंजीगत व्यय का 4%
क्रम सं.	विवरण	यूओएम	प्रस्ताव के अनुसार	वास्तविक																																																																																																																																																																																																																																																								
(i)	मुख्य प्रहस्तन उपकरण																																																																																																																																																																																																																																																											
	- रीच स्टेकर	नग	4	7																																																																																																																																																																																																																																																								
	- 10 टन फार्क लिफ्ट	नग	1	1																																																																																																																																																																																																																																																								
	- 03 टन फार्क लिफ्ट	नग	5	12																																																																																																																																																																																																																																																								
	- खाली कंटेनर प्रहस्तक	नग	1	0																																																																																																																																																																																																																																																								
	- ट्रेक्टर ट्राला		83	112																																																																																																																																																																																																																																																								
(ii)	मुख्य प्रचालन व्यय																																																																																																																																																																																																																																																											
(क)	वेतन	कर्मचारी	1527	920																																																																																																																																																																																																																																																								
(ख)	विद्युत प्रभार																																																																																																																																																																																																																																																											
	- प्रशीतन के लिए	यूनिट प्रति घंटा प्रति टीईयू	3.6	4																																																																																																																																																																																																																																																								
	60 टन वाले इलेक्ट्रॉनिक वेब्रिज के लिए	यूनिट प्रति माह	2100	2500																																																																																																																																																																																																																																																								
	- अन्य के लिए	यूनिट प्रति माह	61680	65000																																																																																																																																																																																																																																																								
(ग)	ईंधन लागत																																																																																																																																																																																																																																																											
	- रीच स्टेकर	लिट्र/घंटा	20	18																																																																																																																																																																																																																																																								
	- फार्क लिफ्ट 10 टन	लिट्र/घंटा	8	7																																																																																																																																																																																																																																																								
	- फार्क लिफ्ट 3 टन	लिट्र/घंटा	5	3																																																																																																																																																																																																																																																								
	- खाली कंटेनर प्रहस्तक	लिट्र/घंटा	12	0																																																																																																																																																																																																																																																								
	- ट्रेक्टर ट्राला	लिट्र/घंटा	5	8																																																																																																																																																																																																																																																								
	- जेनसेट	लिट्र/घंटा	90	25																																																																																																																																																																																																																																																								
	- 15 टन क्रेन	लिट्र/घंटा	8	8																																																																																																																																																																																																																																																								
	- 35 टन क्रेन	लिट्र/घंटा	17	15																																																																																																																																																																																																																																																								
	- 75 टन क्रेन	लिट्र/घंटा	25	25																																																																																																																																																																																																																																																								
	- मोटर कार	₹ /माह	5000	20000																																																																																																																																																																																																																																																								
(घ)	मरम्मत और अनुरक्षण उपकरण	समग्र स्थायी परिसंपत्तियों के मूल्य का %																																																																																																																																																																																																																																																										
	- रीच स्टेकर		2%	19%																																																																																																																																																																																																																																																								
	- फार्क लिफ्ट 10 टन																																																																																																																																																																																																																																																											
	- फार्क लिफ्ट 3 टन																																																																																																																																																																																																																																																											
	- खाली कंटेनर प्रहस्तक																																																																																																																																																																																																																																																											
	- अन्य			11%																																																																																																																																																																																																																																																								
	- ट्रेक्टर ट्राला																																																																																																																																																																																																																																																											
	- सिविल अवसंरचना		1%	0%																																																																																																																																																																																																																																																								
	- कंप्यूटर और अन्य कार्यालयी उपकरण		15%	17%																																																																																																																																																																																																																																																								
(ङ)	बीमा	समग्र स्थायी परिसंपत्तियों के मूल्य का %																																																																																																																																																																																																																																																										
	- रीच स्टेकर		1%	1%																																																																																																																																																																																																																																																								
	- ट्रेक्टर ट्राला																																																																																																																																																																																																																																																											
	- फार्क लिफ्ट 10 टन																																																																																																																																																																																																																																																											
	- फार्क लिफ्ट 3 टन																																																																																																																																																																																																																																																											
	- खाली कंटेनर प्रहस्तक																																																																																																																																																																																																																																																											
	- अन्य																																																																																																																																																																																																																																																											
	- सिविल अवसंरचना			0%																																																																																																																																																																																																																																																								
	- कंप्यूटर और अन्य कार्यालयी उपकरण			1%																																																																																																																																																																																																																																																								
(च)	आरटीओ कर	वार्षिक आरटीओ कर																																																																																																																																																																																																																																																										
	- रीच स्टेकर		₹ 40000	₹ 4000																																																																																																																																																																																																																																																								
	- Tractor Trailer		₹ 33750	₹ 30250																																																																																																																																																																																																																																																								
	- फार्क लिफ्ट 3 टन		₹ 2100	₹ 2100																																																																																																																																																																																																																																																								
	- फार्क लिफ्ट 10 टन		₹ 6100	₹ 12900																																																																																																																																																																																																																																																								
	- खाली कंटेनर प्रहस्तक		₹ 8500	-																																																																																																																																																																																																																																																								
(छ)	सामान्य ऊपरि व्यय		पूंजीगत व्यय का 5%	पूंजीगत व्यय का 4%																																																																																																																																																																																																																																																								
3.	<p>संयुक्त बैठक के दौरान डीबीसी पोर्ट लॉजिस्टिक्स</p>	<p>जेएनपीटी द्वारा, वर्ष 2016-17 ओर 2017-18 के वर्षों के दौरान सीएफएस/बीवाई</p>																																																																																																																																																																																																																																																										

लिमिटेड ने उल्लेख किया है कि सीएफएस पर बुनियादी सुविधाओं के विकास के साथ-साथ सूचना प्रौद्योगिकी सेवाओं की भी व्यवस्था की जाए ताकि सीएफ की कार्यक्षमता में सुधार आ सके। इस संबंध में जेएनपीटी से अनुरोध है कि वह वर्ष 2016-17 से 2018-19 के वर्षों के दौरान, सीएफएस/बीवाई पर, बुनियादी सुविधाओं और सूचना प्रौद्योगिकी संबंधी सेवाओं के लिए अपेक्षित मदों पर निवेश करने के लिए वर्ष-वार विवरण प्रस्तुत करे। इस संबंध में प्रत्येक निवेश के समर्थन में दस्तावेजी प्रमाण भी संलग्न करें।

पर किए जाने वाले निवेश का विवरण प्रस्तुत किया है:-

(रु. करोड़ों में)

क्रम सं.	विवरण	2016-17	2017-18
1	कंटेनर यार्ड में पेवर ब्लाक बिछाना	4,100,000	5,000,000
2	एसटीपी प्लांट और पंपिंग स्टेशन		,500,000
3	कार्यालयी नवीकरण /मरम्मत	2,500,000	3,500,000
4	कार्यालयी उपकरण (एयर कंडीशनर)	530,000	556,500
5	500 केवीए जेनसेट		4,500,000
6	विद्युत पटल		1,000,000
7	शेड में अग्निशन स्प्रिंकलर प्रणाली		1,800,000
8	रीच स्टेकर (2+2)	50,000,000	52,50 ,000
9	ट्रेक्टर टाला (25+25)	45,000,000	47,250,000
10	10 टन फार्क लिफ्ट		2,200,000
11	3 टन फार्क लिफ्ट(6+6)	6,000,000	6,300,000
12	सर्वर, कंप्यूटर , प्रिंटर आदि	3,675,000	3,858,750
13	सीसीटीवी	3,800,000	3,990,000
14	वाहनों और यार्ड के लिए आरएफआईडी उपकरण		3,600,000
15	साफ्टवेयर उपकरण	565,000	
16	सीमाशुल्क के लिए बायोमीट्रिक प्रणाली	200,000	
17	यूपीएस	500,000	
	कुल	116,870,000	138,555,250

जेएनपीटी द्वारा कुछ निवेशों के संबंध में दस्तावेजी प्रमाण भी प्रस्तुत किए गए हैं।

9.3. तत्पश्चात, जेएनपीटी द्वारा 09 सितंबर, 2016 के ई-मेल के माध्यम से जेएनपीटी सीएफएस पर (बफर यार्ड सहित) वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक का वास्तविक आगम-निर्गम विवरण दिया है जो इस प्रकार है:-

वर्ष	यातायात (टीईयू)
2011-12	135024
2012-13	127526
2013-14	105069

10. इस मामले में परमर्शी प्रक्रिया से संबंधित विवरण प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्ड में दर्ज हैं। संबंधित पक्षों से की गई चर्चा और प्राप्त टिप्पणियों के उद्धरण, संबंधित पक्षों को पृथक-पृथक भेज दिए जाएंगे। ये विवरण हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करा दिए जाएंगे।

11. मामले पर कारवाई के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में निम्न स्थिति उजागर होती है:

- जेएनपीटी ने एक सेवा प्रदाता को, कंटेनर फ्रेट स्टेशन (सीएफएस)/बफर यार्ड (बीवाई) पर अपनी सेवाएं प्रदान करने के लिए प्राधिकृत किया है। प्राधिकार की यह व्यवस्था धारा 42(3) के अंतर्गत है और बीओटी रियायत करार से हटकर है। जेएनपीटी तथा सीएफएस प्रचालक ने खंड 7.2 के अंतर्गत, समय-समय पर जेएनपीटी-सीएफएस के लिए प्रशुल्क निर्धारण करने का प्रस्ताव रखा है। इसलिए प्राधिकरण द्वारा प्रशुल्क दिशा-निर्देश 2005 के खंड 7.2 में किए गए उल्लेख के अनुसार बिना किसी सेवा प्रदाता का उल्लेख किए,

जेएनपीटी सीएफएस/बीवाई पर प्रदान की जाने वाली सेवाओं के लिए सामान्य सीमा स्तर के प्रशुल्क निर्धारण संबंधी एक आदेश अगस्त, 2013 में जारी किया गया था। ये प्रशुल्क तब, जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत महापत्तन न्यासों में लागू प्रशुल्कों के आधार पर प्रस्तावित थे। इस कथित आदेश के द्वारा जेएनपीटी सीएफएस/बीवाई के लिए यह प्रशुल्क प्रासंगिक दृष्टिकोण अपनाते हुए पत्तन के प्रस्ताव के लिए निर्धारित किए गए थे। कथित आदेश में प्रशुल्क की वैद्यता 31 मार्च, 2015 तक निर्धारित की गई थी। जेएनपीटी द्वारा अब सीएफएस/बीवाई पर प्रशुल्क की समीक्षा करने का प्रस्ताव रखा गया है।

- (ii) जैसाकि ऊपर उल्लेख किया गया है, जेएनपीटी सीएफएस/बीवाई के लिए प्रशुल्क निर्धारण, इससे पूर्व मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के आधार पर (जिसके अनुसार महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42(3) के अंतर्गत प्रधिकृत, चिन्हित व्यक्तियों द्वारा प्रदान की गई सेवाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारण का नियंत्रण किया जाता है) किया गया था। तत्पश्चात, पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने महापत्तनों के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु एक नयी नीति जारी की है। प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 9.1 और 9.2 प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2005 के खंड 7.2 से मेल खाते हैं।

खंड 9.2 के अनुसार शासित सेवाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु, प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 9.2 के अनुसार और जैसा कि जेएनपीटी से संबंधित है पत्तन 2008 की प्रशुल्क दिशानिर्देशों के सिद्धांतों का अनुसरण करते हुए (सेवाओं/सुविधाओं/उपकरणों के संदर्भ में) या। क्षमता के आधार पर एक प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा।

- (iii) फिर भी जेएनपीटी सीएफएस/बीवाई पर दी जाने वाली सेवाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु पत्तन ने अब प्रशुल्क नीति, 2015 में उल्लेखित वार्षिक राजस्व मांग (एआरआर) पद्धतिको ही सीएफएस पर दी जानेवाली सेवाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु चुना है। जेएनपीटी का मत है कि :-

- (क) अक्टूबर, 2013 में किए गए प्रशुल्क संशोधन में, प्रशुल्क संशोधन के समय उल्लेखित सुविधाओं को कोई लाभ नहीं हुआ।
- (ख) नियमों में व्यवस्था संबंधी परिवर्तनों से कुछ विशेष प्रकार के आगम/निर्गम में विशेषतर बफर यार्ड आगम-निर्गम में काफी कमी आयी है।
- (ग) पत्तन से कंटेनर आवागमन लगभग समाप्त होने के कगार पर हैं, सीएफएस की संख्या में बढ़ोत्तरी से मांग से आपूर्ति अधिक हो गई है।
- (घ) मात्रा बढ़ाने के लिए पुरस्कार का नामांकन करने से जेएनपीटी सीएफएस पर बुरा प्रभाव पड़ा है। पुरस्कार के नामांकन की लागत जेएनपीटी सीएफएस को अनुमत नहीं है।
- (ङ) जेएनपीटी एक दीर्घकालिक करार है तथा एआरआर पद्धति इस क्षेत्र के लिए प्राधिकरण और सरकार के उदारवादी दृष्टिकोण के अनुरूप है।
- (च) उच्चतर लागतें होने के बावजूद जेएनपीटी सीएफएस पर प्रस्तावित प्रशुल्क बॉमर लॉरी सहित जो एक सार्वजनिक क्षेत्र की कंपनी है, स्पर्धियों से बहुत कम है।
- (छ) हानि को कम करने से कारोबार को लाभ पहुंचाने हेतु बुनियादी अवसंरचनाओं में अधिक निवेश को बढ़ावा मिलेगा।
- (ज) उदारीकरण के लिए प्रासंगिक दृष्टिकोण की अपेक्षा प्रशुल्क दिशा-निर्देश, 2015 का दृष्टिकोण अधिक उपयुक्त है।
- (झ) एआरआर पद्धति, पिछले तीन वर्षों के व्यय पर आधारित होती है और यहां तक कि प्रशुल्क में प्रस्तावित वृद्धि से सीएफएस पर कोई क्षति या हानि नहीं होगी।

- (iv) जेएनपीटी ने महापत्तन न्यासों सीएफएस/बीवाई पर पूर्वोक्त कारणों से प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 9.1 व 9.2 में उल्लेखित पद्धति का चयन करने की अपेक्षा, प्रशुल्क नीति 2015 में

निर्धारित एआरआर पद्धति का चयन किया है। यहां तक की पत्तन को अपना प्रस्ताव प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 9.1 और 9.2 में किए गए उल्लेख के अनुसार तैयार करने के अनुरोध के बावजूद, जेएनपीटी ने सीएफएस/बीवाई पर प्रशुल्क निर्धारण के लिए एआरआर पद्धति का ही चयन किया है। इस संबंध में जेएनपीटी ने प्रशुल्क नीति, 2015 में अपेक्षित चार्टर्ड अकाउंटेंट द्वारा सत्यापित प्रासंगिक प्रशुल्क निर्धारित फार्म प्रस्तुत किए हैं।

- (v) यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि पत्तन द्वारा प्राधिकृत सेवा प्रदाता द्वारा बीओटी व्यवस्था से इतर जहां साझा अधिकतम स्तरीय प्रशुल्क दर निर्धारित की गई है प्रशुल्क का निर्धारण, निष्पादन से जोड़ते हुए प्रासमिक दृष्टिकोण के आधार पर किया गया है क्योंकि ऐसा होने से प्रचालक प्रचालन कार्यों में दक्षता ला पाता है और उपयोक्ता का अदक्ष प्रचालनों से बचावकरता है। इस प्रयोजन के लिए ही प्रशुल्क निर्धारण में सुविधा की प्रासमिक क्षमता व्यय और निवे के प्रासमिक स्तर को संगणन में लिया जाता है। तदनुसार, अगस्त 2013 में भी जेएनपीटी सीएफएस/बीवाई के प्रशुल्क के लिए, प्रासमिक क्षमता सीएफएस/बीवाई की प्रासमिक क्षमता तथा व्यय और निवेश के प्रासमिक स्तर पर विचार किया गया है जैसे कि कथित संदर्भित आदेश में विस्तार से चर्चा की गई है।

तथापि, पूर्वोल्लेखानुसार, जेएनपीटी का मत है कि पिछले प्रशुल्क आदेश के अनुसार सीएफएस के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु प्रासमिक दृष्टिकोण अपनाया जाना लाभकारी नहीं होगा क्योंकि प्रासमिक दृष्टिकोण के अनुसार पहले से ही क्षमता 70 प्रतिशत मान ली जाती है जबकि वास्तविक उपयोगिता 30 प्रतिशत ही होती है। इसके अतिरिक्त जेएनपीटी का मत है कि सीएफएस / बीवाई पत्तन का ही एक भाग है, इसलिए एआरआर पद्धति का अपनाया जाना ही अधिक उपयुक्त होगा।

- (vi) (क) पत्तन की इस स्वीकृति के संबंध में कि सीएफएस/बीवाई पत्तन का ही एक अंग है, प्रशुल्क के लिए एआरआर पद्धति को अपनाया अधिक उपयुक्त है, यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि जब महापत्तन न्यासों ने, प्रशुल्क नीति, 2015 के आधार पर अपने-अपने प्रशुल्कों में सामान्य संशोधन के लिए अनुरोध किया तो कार्गो प्रहस्तन प्रभाग जो ऑन बोर्ड प्रचालन के लिए स्टीवडोर्स को श्रमिकों की आपूर्ति करने वाला प्रभाग है और जिसकी वित्तीय आलेखन पत्तन द्वारा पृथक रूप से आलेखित किए जाते हैं, को भी प्रशुल्क निर्धारण के लिए वित्तीय व्यवस्थाओं सहित विचार में लिया जाता है। अन्य शब्दों में, प्रशुल्क निर्धारण हेतु, सीएचडी के लिए भी प्रशुल्क नीति, 2015 के अनुसार एआरआर पद्धति को ही अपनाया जाता है। मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) और बीओ चिदंबरनार पत्तन न्यास (बीओसीपीटी) जैसे महापत्तन न्यासों के सामान्य संशोधन प्रस्तावों पर कार्रवाई करते समय ऐसा ही दृष्टिकोण अपनाया गया है।

- (ख) क्षमता उपयोग के संबंध में स्मरण रहे कि अगस्त, 2013 के प्रशुल्क आदेश में, कंटेनर यार्ड की 70 प्रतिशत उपयोगिता के अनुसार क्षमता 119437 कंटेनर, कंटेनर यार्ड पर तथा 86453 कंटेनर बफर यार्ड पर अर्थात् कुल 205890 कंटेनर आंकी गई है। इस क्षमता के समक्ष सीएफएस/बीवाई पर वर्ष 2011-12 से 2014-15 तक क्रमशः 135024 टी.ई.यू., 127526 टी.ई.यू., 105069 टी.ई.यू. और 99155 टी.ई.यू. का प्रहस्तन किया जाता है। इससे समसामयिक तुलना के लिए 103 कि सर्ज-घटक पर विचार करते हुए इन वर्षों के दौरान कंटेनरों की वास्तविक आवाजाही क्रमशः 103865, 98097, 80822 और 76273 कंटेनर निकलती है। इससे औसतन 44 प्रतिशत उपयोगिता क्षमता का परिणाम निकलता है। जेएनपीटी सीएफएस इपर इस आवागमन में कमी का कारण पत्तन के निकट अनेक सीएफएस का स्थापित होना माना गया है जबकि पत्तन की समग्र आवागमन मात्रा स्थिर रही है। परपराओं और विनियमों के चलते भी बीवाई पर आवागमन में कमी हुई है। इस परिदृश्य में, यदि सीएफएस/बीवाई सुविधा की प्रासंगिक क्षमता पर विचार करते हुए प्रशुल्क निर्धारित किया जाता है जो वास्तविक आवागमन से अधिक अर्थात् 56 प्रतिशत है तो सीएफएस/बीवाई अपनी समग्र लागत को पूरा करने की स्थिति में नहीं होगा क्योंकि सीएफएस/बीवाई पर वास्तविक आवागमन प्रासंगिक क्षमता की तुलना में बहुत कम है।

इस संबंध में यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि इस प्राधिकरण ने एक निजी कंटेनर टर्मिनल के प्रशुल्क प्रस्ताव का निपटान करते समय, मानक-क्षमता का दृष्टिकोण अपनाया है। फिर भी, विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्रा.लि. (वीसीटीपीएल) जैसे निजी कंटेनर के लिए प्रशुल्क निर्धारण करते समय इस दृष्टिकोण का अनुसरण नहीं किया गया क्योंकि ऐसा दृष्टिकोण केवल सैद्धांतिक हो सकता है क्योंकि वास्तविक आगम-निर्गम, वहां पर बहुत कम है। इसलिए, तब वीसीटीपीएल का विश्लेषण, वास्तविक लागत+प्रशुल्क दिशा-निर्देश 2005 दृष्टिकोण के आधार पर किया गया था।

उपर्युक्त स्थिति के परिप्रेक्ष्य में, जेएनपीटी द्वारा जेएनपीटी सीएफएस/बीवाई पर सुविधाओं के लिए एआरआर पद्धति के अनुसार अधिकतम सीमास्तरीय प्रशुल्क निर्धारण करने के लिए विश्लेषण संबंधी आगामी कार्यवाई करता है।

- (vii) जेएनपीटी द्वारा एआरआर के लिए अपनायी गई मॉल पद्धति में पत्तन द्वारा वर्ष 2011-12 से 2013-14 के दौरान समंजनों से नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत दर से प्रत्यागम तथा वर्ष 2014-15 के दौरान वास्तविक आगम-निर्गम को समंजित किए जाने की शर्त पर, जैसा कि प्रशुल्क नीति, 2015 में उल्लेखित है और जिन पर आगे के पैराग्राफों में चर्चा की गई है जेएनपीटी सीएफएस/बीवाई पर वास्तविक लागत पर विचार करते हुए एआरआर आंकलित किया गया है।
- (viii) जेएनपीटी ने अपना प्रस्ताव दिसंबर, 2015 में प्रस्तुत किया है। तत्पश्चात हमारे निवेदन पर जेएनपीटी ने फरवरी, 2016 में, सीएफएस/बफर यार्ड के निष्पादन की भौतिक और वित्तीय निष्पादनों की वास्तविक स्थिति तथा जेएनपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में अपनाए गए प्रत्येक मान और मापदंडों की तुलनात्मक स्थिति (जिसके आधार पर अगस्त, 2013 में प्रशुल्क आदेश जारी किया गया और जेएनपीटी सीएफएस/बीवाई द्वारा प्राप्त उपलब्धियों का वास्तविक विवरण प्रस्तुत किया है। इसके साथ ही हमारे अनुरोध करने पर जेएनपीटी ने जुलाई, 2016 में प्रशुल्क संबंधी फार्म जो जेएनपीटी के अधिकारियों द्वारा हस्ताक्षरित एवं चार्टर्ड अकाउंटेंट द्वारा प्रमाणित हैं प्रस्तुत किए हैं। मामले पर कार्यवाई करने के दौरान प्राप्त जेएनपीटी से प्राप्त अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरणों पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।
- (ix) जेएनपीटी का मत है कि ऐसी कोई विशेष अनिवार्यता नहीं है जिसके अनुसार सीएफएस/बीवाई के प्रशुल्क समीक्षा संबंधी प्रस्ताव हेतु, प्राधिकरण को भेजने से पूर्व न्यासी बोर्ड का अनुमोदन अपेक्षित हो। इस संबंध में यहां यह उल्लेख करना अपेक्षित होगा कि प्रशुल्क नीति, 2015 को लागू करने के लिए जेएनपीटी सहित महापत्तन न्यासों के परामर्श से तय और जारी किए गए कार्यात्मक दिशा-निर्देशों के खंड 3.1.2 के अनुसार प्राधिकरण को प्रस्ताव न्यासी बोर्ड के अनुमोदन सहित भेजना अपेक्षित है। कार्यात्मक दिशा-निर्देशों में यह भी अनुमति दी गई है कि महापत्तन न्यास प्रस्ताव के संबंध में न्यासी बोर्ड का अनुमोदन प्रस्ताव प्रस्तुत करने की तिथि से एक माह के भीतर भी पेश कर सकता है। क्योंकि यह प्रस्ताव पत्तन द्वारा ही तैयार किया गया है। कि पत्तन के लिए उचित होता कि पत्तन, परामर्शी प्रक्रिया के दौरान ही प्रस्ताव पर न्यासी बोर्ड का अनुमोदन प्राप्त कर लिया जाता। फिर भी कार्यात्मक दिशा-निर्देशों के खंड 3.1.2 के अनुसार यह प्राधिकरण बोर्ड के अनुमोदन के बिना, पत्तन द्वारा प्रस्तुत इस प्रस्ताव को अस्वीकार नहीं कर सकता।
- (x) (क) प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.1 में प्रत्येक महापत्तन न्यास से अपेक्षा की गई है कि वह वार्षिक राजस्व मांग का मूल्यांकन करें जो तीन वर्षों- वर्ष 2011-12 (वर्ष-I), 2012-13 (वर्ष-II), तथा 2013-14 (वर्ष-III) के वार्षिक लेखा परीक्षित साताओं के अनुसार कुल जोड़ का औसत होता है बशर्ते उसमें प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.2 और प्राधिकरण द्वारा जारी कार्यात्मक दिशानिर्देश और 31 मार्च, 2014 को प्रगतिरत कार्य पूंजी सहित नियोजित पूंजी पर 16% प्रत्यागम शामिल न हो और वह कार्यरत चार्टर्ड अकाउंटेंट/कॉस्ट एंड मैनेजमेंट अकाउंटेंट के द्वारा प्रमाणित हो।

(ख) जेएनपीटी द्वारा तीन वर्षों वर्ष 2011-12 (वर्ष-I), 2012-13 (वर्ष-II), तथा 2013-14 (वर्ष-III) के लिए सेवा प्रदाता के चार्टर्ड अकाउंटेंट द्वारा प्रमाणित लेखा परीक्षित वार्षिक खातों के आधार पर वार्षिक राजस्व मांग का आकलन किया गया है। जेएनपीटी ने औसत वार्षिक व्यय आंकलन हेतु वर्ष 2011-12, 2012-13 और 2013-14 के व्ययों में, एआरआर आंकलन के लिए अन-अनुमत व्ययों को शामिल नहीं किया है। जेएनपीटी द्वारा किए गए समंजन और प्रचालन व्ययों में किए गए अतिरिक्त समंजन का आगामी पैराग्राफों में उल्लेख किया जाता है :-

- i. इससे पूर्व कि इस मामले का विश्लेषण किया जाए यह उल्लेख किया जाता है कि यद्यपि जेएनपीटी ने सीएफएस प्रचालक के वार्षिक खातों में दर्शाये गए व्यय पर ही विचार किया है, फिर भी एआरआर का आकलन करते समय यातायात (आगम-निर्गम) संबंधी कार्यों के संबंध में व्यय को शामिल नहीं किया गया है। जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत लेखा परीक्षित खातों का अवलोकन करने से पता चला है कि सीएफएस द्वारा 'परिवहन सेवाएं' 'संभारिकी सेवाएं' और कंटेनर फ्रेट स्टेशन से संबंधित सेवाएं प्रदान की जाती हैं। जेएनपीटी के अनुसार कि उपर्युक्त खर्चों में जो शामिल नहीं किए गए हैं उनमें संभारिकी (लॉजिस्टिक्स) सेवाओं से संबंधित खर्च भी शामिल हैं। अन्य शब्दों में, जेएनपीटी द्वारा विचारित व्यय, केवल सीएफएस पर प्रदान की जाने वाली सेवाओं से ही संबंधित है। जेएनपीटी द्वारा शामिल न किए गए वे आंकड़े जो चार्टर्ड अकाउंटेंटों द्वारा प्रमाणित हैं तथा जेएनपीटी द्वारा पृष्ठांकित हैं विश्लेषण में स्वीकार किए जाते हैं।
- ii. सीएफएस प्रचालक के वार्षिक लेखों में दर्शाए गए व्ययों पर विचार करते हुए, प्रतीत होता है कि जेएनपीटी ने भी, सीएफएस प्रचालक द्वारा व्यय को जेएनपीटी को रॉयल्टी भुगतान के तौर पर दिखाया है। पोत परिवहन मंत्रालय के आदेश सं. पीआर-14019/6/2002-पीजी दिनांक 29 जुलाई, 2003 के निर्णयानुसार रॉयल्टी/राजस्व का भाग जो स्वामी-पत्तन को, प्रचालक अदा करता है ऐसी बीओटी प्रशुल्क परिकलन के लिए अनुमत नहीं होता है जिनमें बोली 29 जुलाई, 2003 के बाद की गई थी। क्योंकि सेवाप्रदाता को प्राधिकार 29 जुलाई, 2003 के बाद दिया गया है इसलिए किसी प्रकार की रॉयल्टी/राजस्व, लागत की मद के तौर पर अनुमत नहीं है। इसलिए, सीएफएस प्रशुल्क निर्धारण के लिए, रॉयल्टी को शामिल नहीं किया गया है।
- iii. एआरआर का संगणन करते समय, वर्ष 2013-14 और 2014-15 के लिए कर्मचारियों की परिलब्धियों और मजदूरी करार में संशोधन के परिणाम स्वरूप बकाया राशि 3,39,80,013/- का 1/5 भाग अर्थात् 67,96,003/- का एक बारगी व्यय, शामिल किया है। फिर भी, जेएनपीटी के अनुसार 3,39,80,013/- की कथित राशि न तो अदा की गई है और नही तत्कालीन खाता पुस्तकों में खातों में दिखायी गई है। इस परिप्रेक्ष्य में कथित मद को एआरआर संगणन से बाहर रखा गया है।
- iv. प्रशुल्क नीति, 2015 की एआरआर पद्धति का लेखा परीक्षित खातों में महापत्तन न्यासों द्वारा, दर्शाए गए व्यय का कुछ समंजनों के आधार पर, प्रशुल्क निर्धारण के लिए समर्थन करती है। भले ही, महापत्तनों द्वारा व्यय संबंधी मानक उपलब्ध नहीं कराए गए हैं परंतु जेएनपीटी पर सीएफएस प्रचालनों के लिए मानक उपलब्ध हैं। ये मानक इससे पूर्व अगस्त, 2013 में जेएनपीटी सीएफएस पर प्रशुल्क से संबंधित पिछली समीक्षा के दौरान वैज्ञानिक/तकनीकी ढंग से तैयार किए गए थे। क्योंकि मानक उपलब्ध हैं, इसलिए जेएनपीटी द्वारा विचारित वास्तविक व्यय की तुलना, अगस्त, 2013 के आदेश में निर्णीत प्रासंगिक व्ययों से करना उपयुक्त होगा।
- v. तदनुसार, प्रति कंटेनर (प्रासंगिक) प्रचालन व्यय तथा प्रति कंटेनर वास्तविक प्रचालन व्यय, की तुलनात्मक तालिका मदवार प्रस्तुत की जाती है:-

(राशि रुपयों में)

क्रम सं.	प्रचालन व्यय की मद	अगस्त 2013 के आदेश में मान्य प्रति कंटेनर प्रासमिक लागत	वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक औसत वास्तविक व्यय प्रति कंटेनर
i.	वेतन, मजदूरी और भत्ते	1232.19	1471.37
ii.	विद्युत प्रभार	136.38	164.38
iii.	ईंधन व्यय	870.53	238.96
iv.	मरम्मत और अनुरक्षण	48.72	394.45
v.	बीमा प्रभार	33.43	37.63
vi.	भूमि लीज किराया	322.72	1664.20
vii.	जल प्रभार	1.57	1.27
viii.	आरटीओ कर	14.48	3.63
ix.	उपकरण किराया प्रभार	978.58	148.55
x.	मूल्यहास	250.76	203.40
xi.	सामान्य ऊपरि व्यय	194.28	314.69
xii.	कंटेनर प्रहस्तन प्रभार	0.00	715.41
xiii.	वित्त एवं विविध व्यय	0.00	48.59
	कुल	4083.65	5406.53

- vi ऊपरी तालिका से देखा जा सकता है कि कुछ व्यय-शीर्षों में कंटेनरों के मामले में अगस्त, 2013 में विचारित प्रासमिक लागत की अपेक्षा वास्तविक लागत अधिक है। इसी प्रकार व्यय के कुछ शीर्षों में प्रति कंटेनर वास्तविक लागत अगस्त, 2013 में विचारित प्रासमिक लागत से कम है। मानकों और वास्तविक लागतों के मध्य भिन्नता का कोई स्पष्ट कारण न होने के कारण उपयुक्त होगा कि अगस्त, 2013 के आदेश में विचारित प्रति कंटेनर प्रासमिक लागत और वर्ष 2011-12 से 2013-14 के दौरान प्रति कंटेनर वास्तविक लागत का तुलनात्मक अध्ययन किया जाए। इस प्रकार, अगस्त, 2013 की प्रति कंटेनर कुल प्रासमिक लागत 4083.65 से प्रति कंटेनर वर्ष 2011-12 से 2013-14 के दौरान लागत (व्यय) 5406.53 प्रति कंटेनर है जो प्रासमिक स्तरीय लागत से 32 प्रतिशत अधिक है।

वास्तविक लागत प्रति कंटेनर में इस वृद्धि का मुख्य कारण लीज किराया प्रतीत होता है। प्रति वर्ष प्रासमिक लीज किराया 6.64 के स्थान पर वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक प्रति वर्ष औसतन 15.69 करोड़ पर विचार किया गया है। क्योंकि जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत लीज किराया लेखापरीक्षित वास्तविक आंकड़ों के अनुसार है अतः विश्लेषण अनुसार मान्य है।

इस संबंध में स्मरणीय है कि जेएनपीटी पर सीएफएस प्रचालक अर्थात् डीबीसी पोर्ट लॉजिस्टिक्स लि. ने मुंबई उच्च न्यायालय में जेएनपीटी व प्राधिकरण के प्रतिवादी के तौर पर एक याचिका सं. 1276 वर्ष 2015 दायर दी हुई है जो सीएफएस प्रचालक द्वारा जेएनपीटी को देय लीज किराए की मात्रा के बारे में है। इसलिए इस प्राधिकरण द्वारा, सीएफएस के वार्षिक लेखाओं (लेखा परीक्षित) में दर्शाए लीज किराया (राशि) को किसी भी पक्ष की ओर से समर्थित नहीं माना जाना चाहिए।

इस प्रकार, उपर्युक्त से, लीज किराया को छोड़कर, वर्ष 2011-12 से 2013-14 के वर्षों के दौरान प्रति कंटेनर औसत वास्तविक लागत 3706.28 अगस्त, 2013 के आदेश में विचारित समग्र प्रासंगिक प्रति कंटेनर औसत लागत 3142.33 रुपये से कम है। अन्य शब्दों में जेएनपीटी सीएफएस /बीवाई के लिए प्रशुल्क तय करने की प्रक्रिया में वर्ष 2011-12 से 2013-14 के दौरान पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित एआरआर पद्धति के दृष्टिकोण पर कुछ समंजन करने के पश्चात् विचार करने से प्रासमिक लागत की तुलना में अधिक लागत/व्यय में परिणत हो जाएगा। अन्य शब्दों में वास्तविक लागत पर विचार करते हुए जेएनपीटी गलत ढंग से पुष्ट नहीं कर सकता है।

- vii. जेएनपीटी विचारित ऊपरि खर्चों में कार्यालयी व्यय, विधिक और व्यावसायिक प्रभार, कारोबार प्रोन्नति व्यय, दरें और कर, निदेशक की फीस, लेखा परीक्षकों की परिलब्धियां कार, ट्राले, रीच स्टेकर के विक्रय से हानि, संदिग्ध ऋणों का प्रावधान, अशोध्य ऋणों को बट्टे खाते डालना, भुगतान किया गया सेवा कर, कारोबार केंद्र सेवा प्रभार, विलंबित भुगतानों पर ब्याज, बेकार परिसंपत्तियों का बट्टे खाते में जाना तथा संदिग्ध अतिर्जित आय का प्रावधान दिखाया गया है।

उपर्युक्त सूचीबद्ध व्ययों में वर्ष 2011-12 से 2013-14 के दौरान संदिग्ध ऋणों के प्रावधान, भुगतान किए गए सेवा कर विलंबित भुगतानों पर ब्याज तथा संदिग्ध अर्जित आय से संबंधित व्यय को अन्य प्रशुल्क मामलों में अपनाए गए दृष्टिकोण के अनुसार विश्लेषण में नहीं लिया गया है।

- viii. जेएनपीटी द्वारा वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक के दौरान कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों के लिए क्रमशः रु. 4.72 करोड़ रु. 9.99 करोड़ तथा रु. 5.52 करोड़ पर विचार किया गया है। जेएनपीटी सीएफएस के लिए प्रशुल्क की पिछली समीक्षा के दौरान ऐसे शीर्ष पर विचार नहीं किया गया था। जेएनपीटी के अनुसार, यह व्यय कंटेनरों के उठाने/उतारने और खाली करने पर किया जाता है। पत्तन द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण के आधार पर विश्लेषण में यह मान्य है।

- ix. वर्ष 2011-2012 से 2013-14 के लिए जेएनपीटी द्वारा आकलित 58.92 करोड़ रुपये के स्थान पर रु. 50.93 करोड़ बनता है बशर्ते उपर्युक्त समंजन किए जाएं।

- x. जेएनपीटी ने, 31 मार्च 2014 को रु. 24.40 करोड़ की स्थायी परिसंपत्तियों के स्थान पर निबल स्थायी परिसंपत्तियां रु. 21.39 करोड़ पर विचार किया गया है जिसमें से परिवहन हेतु प्रयुक्त ट्रकों और ट्रालों की वार्षिक लेखाओं के अनुसार निबल कीमत को शामिल नहीं किया गया है। विश्लेषण अनुसार यह स्थिति मान्य है।

- xi. कार्य पूंजी के रूप में, जेएनपीटी ने केवल नकद शेष पर ही विचार किया है। कथित यह शेष जेएनपीटी द्वारा परिकलित है जो वर्ष 2013 -14 के मूल्यहास और सामान्य ऊपरिखर्चों को घटाने के पश्चात् एक माह के व्यय पर आधारित है। सामान्य ऊपरि व्यय पर विचार करते हुए आकलित किया गया है। पूर्व में चर्चित व्ययों में समंजनों के के परिप्रेक्ष्य में नकद शेष का पुनः आकलन रु. 3.94 करोड़ किया गया है।

- (ग) संशोधित कार्य पूंजी सहित कुल नियोजित पूंजी जेएनपीटी द्वारा आकलित 25.56 करोड़ के स्थान पर रु. 25.33 करोड़ आकलित की गई है।

- (घ) संशोधित नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत की दर से रु. 4.05 करोड़ प्रत्यागम आकलित किया गया है जो एआरआर परिकलन में मान्य है।

- (xi) एआरआर वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक तीन वित्तीय वर्षों की औसत अर्थात् रु. 50.94 करोड़ रुपये तथा (+) नियोजित पूंजी अर्थात् रु. 4.05 करोड़ रुपये, कुल मिलाकर, 31 मार्च 2014 को रु. 54.99 करोड़ बनता है इसके अलावा कार्यात्मक दिशानिर्देशों के खंड 2.7 के अनुसार कथित एआरआर को वर्ष 2014-15 और 2016 के वर्षों के लिए लागू थोक मूल्य सूचकांक के 6 प्रतिशत और 3.82 प्रतिशत की दर से 100 प्रतिशत सूचकांकित किया गया है। जेएनपीटी द्वारा आकलित रु. 69.34 करोड़ के स्थान पर वर्ष

2015 - 16 के लिए अधिकतम सीमा स्तरीय सूचकांकित एआरआर रु. 60.52 करोड़ आकलित किया गया है। सूचकांकित एआरआर का सारांश इस प्रकार है :

(रु. करोड़ों में)

क्रम सं.	विवरण	2011-12	2012-13	2013-14
1	समंजन के पश्चात् कुल व्यय	47.79	55.36	49.66
2	औसतन व्यय [व1 + व2 + व3] / 3	50.94		
3	31-3-14 को प्रगतिरत कार्य पूंजी और मानकों के अनुसार कार्य पूंजी सहित 31.03.2014 को नियोजित पूंजी	25.33		
4	नियोजित पूंजी पर प्रत्यागम @ 16%	4.05		
5	31 मार्च, 2014 को एआरआर (5=2+4)	54.99		
6	वर्ष 2014-15 के लिए थोक मूल्य सूचकांक पर @ 100%, एआरआर में सूचकांकन (6%)	58.29		
7	वर्ष 2015-16 के लिए थोक मूल्य सूचकांक पर @ 100%, एआरआर में सूचकांकन (3.82%)	60.52		
8	अधिकतम सीमा स्तरीय सूचकांकित एआरआर अर्थात् वार्षिक राजस्व मांग	60.52		

- (xii) (क) इस स्थिति के आधार पर कि प्रशुल्क नीति 2015 में महापत्तनों को, वाणिज्यिक राय के आधार पर बाजार भावों पर एआरआर की सूचकांकित अधिकतम सीमा स्तरीय दरमान तय करने की छूट दी गई है। जेएनपीटी द्वारा वर्ष 2014-15 में किए गए प्रहस्तन कार्य के लिए प्रस्तावित दरमानों में प्रत्येक मद के प्रशुल्क साथ राजस्व का आकलन किया गया है। वर्ष 2014-15 में किए गए प्रहस्तन काय के लिए जेएनपीटी ने सूचकांकित एआरआर रु. 69.34 करोड़ के आसपास ही रु. 69.47 करोड़ के एआरआर का आकलन किया है। उपर्युक्त अनुसार, इस बात पर विचार करते हुए कि अधिकतम सीमा स्तरीय सूचकांकित एआरआर प्राधिकरण द्वारा रु. 60.52 करोड़ रुपये कर दिया गया है जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क को इस प्रकार कम करना होगा कि राजस्व आकलन रु. 60.52 करोड़ ही आकलित हो जाए।
- (ख) सूचकांकित एआरआर(संशोधित) रु. 60.52 करोड़ एनपीटी द्वारा आकलित सूचकांकित एआरआर रु. 69.34 करोड़ की तुलना में 13 प्रतिशत कम है। अतः जेएनपीटी को अपने द्वारा प्रस्तावित दरों में 13 प्रतिशत की कमी करनी होगी।
- तथापि जेएनपीटी ने प्रस्तावित दरमानों में कुछ नये प्रशुल्क लगाने और कुछ प्रशुल्क मदों को हटाने का प्रस्ताव किया है। ऐसी स्थिति में उपयुक्त होगा कि जेएनपीटी सीएफएसपर प्रस्तावित दरों में की जाने वाली कमी की मात्रा जानने के लिए राजस्व आकलन की कथित प्रशुल्क मदों के प्रभाव/असर पर विचार किया जाए। दरमानों में जेएनपीटी के द्वारा दिए गए संशोधन प्रस्तावों पर निम्न पैराग्राफों में विवरण दिया गया है।
- (ग) जेएनपीटी ने इस आशय के एक नोट का प्रस्ताव किया है कि रीफर कंटेनरों पर लागू सामान्य प्रभारों का 1.50 गुणा प्रभार प्रभाय होगा। तदनुसार, जेएनपीटी ने प्रस्तावित दरमानों में 'रीफर कंटेनरों' के लिए सामान्य कंटेनरों की तुलना में 1.50 गुणा दरों पर विचार किया है। इस संबंध में उल्लेख किया जाता है कि जेएनपीटी द्वारा प्रचालित कंटेनर टर्मिनल और जेएनपीटीपर प्रचालित पड़ोसी निजी बीओटी टर्मिनलों के दरमानों में सामान्य कंटेनरों की दरे समान हैं इस

परिप्रेक्ष्यमें सामान्य कंटेनरों की तुलना में रीफर कंटेनरों के लिए 1.50 गुणा दरें तय करने के कारण का उल्लेख नहीं किया गया है। इस स्थिति में रीफर कंटेनरों की दरें भी सामान्य कंटेनरों की दरों के समतुल्य निर्धारित की जाती हैं।

- (घ) सामान के मालिकों /शिपिंग एजेंट के अनुरोध पर खुले क्षेत्र में कंटेनर से कार्गो को निकालने और पुनः कंटेनर में बंद करने (आयात की स्थिति में) के लिए वर्तमान दरमानों में रु. 1664/- प्रति टीईयू निर्धारित है। जेएनपीटी द्वारा इस दर को तीन भागों में विभाजित किया गया है अर्थात् सीमा शुल्क जांच और सामान को बाहर निकालने के लिए 5 प्रतिशत तक, रु. 350/- प्रति टीईयू, 5 प्रतिशत से ऊपर 25 प्रतिशत से कम के लिए रु. 500/- प्रति टीईयू और 25 प्रतिशत से अधिक के लिए रु. 1500/- प्रति टीईयू। प्रस्ताव है कि प्रस्तावित व्यवस्था उपयोक्ता के लिए लाभदायक सिद्ध होगी। इसलिए इसे अनुमोदित किया जाता है बशर्ते आगामी पैराग्राफों के अनुसार जेएनपीटीके प्रस्ताव अनुसार इन दरों में कुछ कटौती की जाए।

- (ङ) जेएनपीटी ने आयात चक्र के दौरान ईंधन और ऊर्जा सरचार्ज रु. 500/- प्रति टीईयू, अभिलेखीकरण प्रभार रु. 250/- प्रति टीईयू और संकुलन सरचार्ज रु. 500/- प्रति टीईयू की दर से लगाने की बात कही है।

ईंधन और ऊर्जा सरचार्ज के तौर पर किसी भी प्रकार के सरचार्ज सरकार की नीति के अनुसार शासित होगा। जेएनपीटी सीएफएस/बीवाई में ईंधन और ऊर्जा सरचार्ज अलग से लगाने से पत्तन के समक्ष, सरकार द्वारा समय समय पर की गई अधिसूचनाओं के अनुरूप सरचार्ज की दरों में परिवर्तन करने संबंधी समस्याएं उत्पन्न होंगी। इस परिप्रेक्ष्य में ईंधन और ऊर्जा सरचार्ज को जेएनपीटी सीएफएस/बीवाई से संबंधित दरमानों का भाग बनाने की आवश्यकता नहीं है।

सीएफएस/बीवाई पर अभिलेखीकरण से संबंधित कुछ कार्य अपेक्षित होगा। क्यों कि किसी भी उपयोक्ता ने प्रस्तावित लेवी पर आपत्ति नहीं उठायी है अतः जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित दरों को अनुमोदित किया जाता है बशर्ते यथाप्रस्ताव, यथाचर्चा कटौती की जाती है।

सीएफएस प्रचालक द्वारा लगाई गई लेवी इसके द्वारा प्रदान की जाने वाली सेवाओं पर ही होनी चाहिए। साधारण शब्दों में उपयोक्ताओं को यह लेवी जमा करने के लिए बाध्य होंगे। संकुलता, कार्गो के हटाए जाने संबंधी समस्याओं जैसा ही एक अन्य मुद्दा है। इसमें उपयोक्ता की ओर से नियमित रूप से सेवा प्रभार की सुनिश्चितता नहीं है। इस परिप्रेक्ष्य में और संकुलता प्रभार लगाने के लिए किसी मॉनीटरिंग एजेंसी के अभाव के कारण प्रस्तावित दर का अनुमोदन नहीं किया जाता है। तदनुसार पत्तन द्वारा प्रस्तुत नों कि पत्तन के संकुलता प्रभार संकुलता अवधि के दौरान अलग से प्रभार्य होंगे, मान्य नहीं हैं।

- (च) आयात चक्र में जेएनपीटी और एमबीपीटीके क्षेत्रों के मध्य खाली कंटेनरों के संचलन के लिए रु. 1500 प्रति टीईयू की दर से दरमान निर्धारित किए गए हैं। पत्तन ने इन दरों को समाप्त करने का प्रस्ताव रखा है। इस संबंध में पत्तन की राय विश्वसनीय है तदनुसार, प्रस्तावित लोप का अनुमोदन किया जाता है।
- (छ) प्रशुल्क में परिवर्तन के लिए प्रस्तावित चर्चा के मद्देनजर पाया गया है कि राजस्व आकलन में कथित प्रशुल्क मदों के प्रभाव पर विचार करने से जेएनपीटी के प्रस्तावित दरों में 13.1 प्रतिशत की कमी करनी पड़ेगी। ऐसा करते समय यह सुनिश्चित किया गया है कि इस प्रकार दरों में कमी करने से वर्तमान प्रशुल्क के स्तर से निम्न स्तर की दरों का परिणाम प्राप्त नहीं होगा।

- (ज) जेएनपीटी द्वारा 2014-15 के लिए जेएनपीटी सीएफएस बीवाई के आगम /निर्गम व अनुमोदित दरों पर विचार करते हुए, प्रस्तुत संगठनों के आधार पर पाया गया है कि जेएनपीटी/सीएफएस बीवाई को लगभग रु. 60.49 करोड़ का राजस्व प्राप्त होगा।
- (xiii) लेएनपीटी ने 'फोर्स मेजौर ' पद की परिभाषा करते हुए बताया है कि परमात्मा द्वारा किया गया कोई कार्य, लोक शत्रु द्वारा किया गया कोई कार्य, युद्ध, युद्ध जैसे कृत्य, आतंकवाद, सरकार द्वारा प्रतिबंधन, किसी देशों के राजकुमारों या लोगों , दंगों, हड़तालों, बंद, विद्रोह, सिविल उपद्रव, सिविल अवज्ञा, बाढ़, भूकंपन, आग, संगरोध, के कारण प्रतिबंध, महामारी, आंधी या किसी भी पक्ष के नियंत्रण से बाहर किसी कारण है जिसके परिणाम स्वरूप वे फोर्स मेजौर के दावे के अंतर्गत आते हैं। कथित परिभाषा, जेएनपीटी द्वारा सीएफएस/बीवाई प्रचालक के मध्य किए गए करार का एक भाग है। इस लिए इसे सीएफएस/बीवाई के दरमानों में शामिल करने की आवश्यकता नहीं है। इसलिए, इसे दरमानों में सम्मिलित करने संबंधी अनुमोदन प्रदान नहीं किया जाता है।
- (xiv) वर्तमान दरमानों में इस आशय का मौजूदा नोट सं. (xv) कि निर्यात में प्रहस्तन और परिवहन प्रचालन में कार्गो की चेकिंग और लैशिंग के लिए श्रमिकों का प्रावधान किया जाएगा, को हटाने का प्रस्ताव किया गया है। जेएनपीटी द्वारा इसे हटाए जाने का कारण नहीं बताया गया है। अतः, यह नोट यथावत् रहेगा।
- (xv) जेएनपीटी ने प्रत्येक खंड में इस आशय के नोट का प्रस्ताव रखा है कि जहां कहीं भी लागू होगा 14 प्रतिशत सेवा कर लिया जाएगा। इस नोट को, दरमानों में सामान्य नोट की भांति निर्धारित किया जाता है। इसके अलावा क्योंकि सेवाकर में परिवर्तन हो सकते हैं। नोट में इस आशय का संशोधन किया जाता है कि जहां कहीं भी प्रभावी होगा, यथालागू अतिरिक्त सेवा कर, प्रभारित किया जाएगा।
- (xvi) जेएनपीटी ने सभी प्रभार टीईयू आधार पर वसूल करने के लिए, जब तक अन्यथा उल्लेखित न हो से संबंधित आशय के नोट का प्रस्ताव किया है। कोई विशेष उपकरण प्रयोग किए जाने की स्थिति में वास्तविक प्रभार लिए जाएंगे। प्रस्तावित नोट का अनुमोदन किया जाता है।
- (xvii) जेएनपीटी ने एक नोट का उल्लेख करने का प्रस्ताव किया है कि सभी चैक, डिमांड ड्राफ्ट, पीओ, 'डीबीसी पोर्ट लॉजिस्टिक्स लिमिटेड' के हित में मुंबई/नवी मुंबई में देय हो। चैक के माध्यम से भुगतान सीएफएस प्रचालन प्रबंधन के अनुमोदन अनुसार, अस्वीकृत चैक पर प्रति अस्वीकृति/उपकरण रु. 10000/-, प्रभार भुगतान समय 1000बजे से 2000 बजे तक (सोमवार से शनिवार) तक चैकों/ड्राफ्टों की स्वीकार्यता 24 घंटे के आधार पर होगी, यद्यपि सपुर्दगी सीमा शुल्क विभाग पर निर्भर करेगी, बेकार कंटेनरों का मापतोल सीएफएस पर प्राप्त होने वाले सभी सामान(कार्गो) का परिवहन भंडारण, प्रहस्तन के लिए सीएफएस की कोई जिम्मेदारी न माने हुए सभी संभव जाखिमों के लिए बीमा, कार्गो या कंटेनर के अंदर का सामान, ग्राहक का पीछे हटना और अपने कार्गो या कंटेनर के सामान का बीमाकरण, सीएफएस द्वारा उन कार्गो या उन कंटेनरों को पतन में प्रवेश करने से रोकना जिनका पर्याप्त बीमाकरण नहीं किया गया है, पर्याप्त जोखिमपूर्ण घोषणा, सीएफएस का जोखिमपूर्ण विशेष वस्तुओं को पतन में प्रवेश करने से रोकना, जोखिमपूर्ण वस्तुओं के पतन में प्रवेश संबंधी पूर्व अनुमति प्राप्त करना, यथाविधि लागू अतिरिक्त कर, सीएफएस उपयोक्ताओं द्वारा सभी सुरक्षा मानकों अनुदेशों, और दिशानिर्देशों का अनुपालन, सरकारी प्राधिकारियों द्वारा लागू भार प्रतिबंधता के अनुसार कंटेनरों का संचलन, ओडीसी कार्गो के संचलन के लिए सामान्य, निम्न तल वाले ट्रालों का प्रयोग, पूर्ण तथा सीएफएस प्रबंधन और पतनके निर्देशों के अनुसार संपन्न किया जाएगा। सुरक्षा कारणों से सभी ओडीसी कार्गो निचले तल वाले ट्रालों से वहित होंगे। प्रभारों का भुगतान, सभी सीमा शुल्क और अन्य सांविधिक कार्रवाईयों के पूरा होने पर प्रदान की जाने वाली सेवाओं की गारंटी सुनिश्चित नहीं हो जाता है। फोर्स मेजौर के कारण सभी कार्या की विफलता के लिए

सीएफएस उत्तरदायी नहीं है बशर्ते यह तुरंत अन्य पक्ष को अधिसूचित कर दे और सभी निर्णय केवल मुंबई न्यायलय के अधीन होंगे। ये सभी नोट सीएफएस/बीवाई पर प्रचालन से संबंधित पहलुओं पर हैं और सीएफएस/बीवाई के प्रशुल्क पर इसका कोई प्रभाव नहीं है। अतः प्रस्तावित नोट्स को दरमानों में उल्लेख करने की आवश्यकता नहीं है।

- (xviii) जेएनपीटी ने पोत कट-ऑफ समय के पश्चात् कंटेनर के संचलन के लिए रु. 2700/- प्रति कंटेनर, रु. 2000/- प्रति सामान्य ट्रांला और रु. 2500/- प्रति निचले तल के ट्रांला के लिए लेवी लगाने का प्रस्ताव किया है। यदि सीएफएस लदान वाहन सीएफएस सेवाओं से इतर या नियंत्रण से बाहर अनुमत्त अवधि से अधिक समय के लिए रुकता है! जेएनपीटी द्वारा दान दरों के तय करने का आधार और इससे होने वाली प्राप्ति का विवरण प्रस्तुत नहीं किया गया है। ऐसी स्थिति में प्रस्तावित नोट का अनुमोदन नहीं किया जा सकता।
- (xix) क्योंकि जेएनपीटी ने जेएनपीटी सीएफएस /बीवाई के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु एआरआर मॉडल का अनुसरण किया है। इसलिए पत्तन ने कार्य निष्पादन मानकों का प्रस्ताव भी किया है। पत्तन ने सीएफएस में आयातित कंटेनर की पहुंच के 72 घंटे के अंदर कुछ शर्तों के आधार पर पत्तन से बाहर भेज दिए जाने का प्रस्ताव रखा है। इसी प्रकार विदेशगामी कंटेनरों के पत्तन/टर्मिनलों के गेट के अंदर आने के 24 घंटे के अंदर निर्यात संबंधी सभी अभिलेखित कार्रवाईयां पूरी करने, सीमा शुल्क एलईटी की उपलब्धता तथा सीएफएस को सभी भुगतान पूरा होने की कुछ शर्तों के आधार पर निर्यात प्रेषण करने का प्रस्ताव रखा है। जेएनपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित कार्य निष्पादन मानक दरमानों के साथ निर्धारित किए जाते हैं।
- (xx) प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.8 के अनुसार दरमानों को प्रतिवर्ष का मुद्रास्फीति की शतप्रतिशत दर के अनुसार थोक मूल्य सूचकांक के अनुसार सूचकांकित किया जाएगा जो भारत सरकार द्वारा 01 जून, 2014 से प्रासंगिक वर्ष के 01 जनवरी के मध्य घोषित की जाएगी तथा समंजित सूचकांकित दरमान प्रासंगिक वर्ष के 01 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च के मध्य लागू रहेंगे। इसके अलावा प्रशुल्क नीति के खंड 3.2 तथा 2.8 के अनुसार थोक मूल्य सूचकांक का 100% दरमानों में सूचकांकन, महापत्तनों द्वारा निर्धारित कार्य निष्पादन मानक पूरे किए जाने पर ही लागू होगा। यदि कोई पत्तन निर्धारित कार्य निष्पादन मानक पूरे नहीं करता है तो आगामी वर्ष में किसी प्रकार का सूचकांकन अनुमत नहीं होगा। यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि वर्तमान मामले में, एआरआर तथा दरमान संगणन में वर्ष 2015-16 के लिए सूचकांकन पर पहले से ही विचार कर लिया गया है। इस प्रकार दरमानों में आगामी सूचकांक 01 अप्रैल, 2017 से आरंभ होगा। बशर्ते सूचकांक में वृद्धि हुई हो तथा वर्ष 2016-17 के दौरान कार्य निष्पादन मानक पूरे किए गए हों। ऐसी स्थिति में दरमानों में इस आशय का एक नोट शामिल किया जाता है कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमानों में थोक मूल्य सूचकांक का 100% सूचकांकन प्रति वर्ष, प्राधिकरण द्वारा स्वतः ही घोषित किया जाएगा। यह वार्षिक सूचकांकन 01 अप्रैल, 2017 से मुद्रास्फीति के आधार प्राधिकरण द्वारा और सीएचपीटी के द्वारा दरमानों के साथ अधिसूचित कार्य निष्पादन मानकों के पूरा करने पर घोषित किया जाएगा। यदि दरमानों में निर्धारित कार्य निष्पादन मानक पूरे नहीं किए जाते हैं तो उस वर्ष विशेष के लिए सूचकांकन नहीं किया जाएगा। प्रशुल्क नीति, 2015 में उल्लेख किया गया है कि दरमानों में वार्षिक सूचकांकन कार्य निष्पादन मानक पूरा करने पर स्वतः ही कर दिया जाए। ऐसा करने के लिए महापत्तन न्यास को, इस प्राधिकरण को अनुरोध करने की आवश्यकता नहीं है। पारदर्शिता बनाए रखने के लिए, पत्तन को परामर्श दिया जाता है कि वह 01 जनवरी, से 31 दिसंबर के मध्य प्राप्त कार्य निष्पादनों तथा प्राधिकरण द्वारा निर्धारित कार्य निष्पादनों की कैलेंडर वर्ष समाप्त होने के एक माह के अंदर घोषणा करें। यदि प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित कार्य निष्पादन मानक पत्तन द्वारा पूरे कर लिए जाते हैं तो पत्तन स्वयं, प्राधिकरण द्वारा घोषित थोक मूल्य सूचकांक का 100 प्रतिशत सूचकांकन, निर्धारित दरों पर लागू कर सकता है। सीएचपीटी द्वारा सूचकांकित दरमान सभी उपयोक्ताओं और प्राधिकरण को सूचित करने होंगे। इस संबंध में यह स्थिति दर्शाने के लिए पत्तन द्वारा प्रस्तावित नोट में शामिल किया जाता है।

- (xxi) संयुक्त सुनवाई के दौरान जेएनपीटी ने कहा कि सीएफएस प्रचालक द्वारा अवसंरचना और सूचना तकनीकी सेवाओं में प्रशुल्क में वृद्धि सहित कुछ सुधार चाहता है ताकि सीएफएस पर कार्य दक्षता में वृद्धि हो सके। इस संबंध में जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत विवरण के अनुसार कंटेनर ब्लॉक ने वर्ष 2016-17 के दौरान पेवर ब्लॉक बिछाने के लिए कार्यालय मरम्मत, एयर कंडीशनर लगाने, 2 रीच-स्टेकर का क्रय, 25 ट्रेक्टर-ट्राला, 3 टन वाली 6 फार्क लिफ्टे, सर्वर, कंप्यूटर, प्रिंटर, सीसीटीवी, साफ्टवेयर अपग्रेडेशन, कस्टम के लिए बायोमीट्रिक प्रणाली, यूपीएस आदि के लिए 11.69 करोड़ रु. के निवेश की परिकल्पना की गई है। इसी प्रकार वर्ष 2017-18 के दौरान कंटेनर यार्ड पर पेवर ब्लॉक, एसटी प्लांट, और पंपिंग स्टेशन, कार्यालय मरम्मत, एयर कंडीशनर लगाने, 500 केवीएका जेनसेट, विद्युत पटल, शेड में अग्नि शामक स्प्रिंकलन प्रणाली, 2 रीच-स्टेकर का क्रय, 25 ट्रेक्टर-ट्राला, 10 टन की फार्क लिफ्ट, 3 टन वाली 6 फार्क लिफ्टें, सर्वर, कंप्यूटर, प्रिंटर, सीसीटीवी, वाहनों और यार्ड के लिए आरएफआईडी सेटअप, आदि के लिए रु. 13.86 करोड़ के निवेश की परिकल्पना की गई है। जेएनपीटी को परामर्श दिया जाता है कि वह यह सुनिश्चित करे कि उपकरण की स्थापना और सिविल कार्य समय पर पूरा हो।

12.1. परिणामतः उपर्युक्त कारणों और पूर्ण विचार विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण जेएनपीटी सीएफएस/बीवाई के दरमान इसके कार्य निष्पादन मानकों सहित अनुमोदित करता है जो इसके साथ संलग्न **अनुलग्नक -1** हैं।

12.2. संशोधित दरमान इस आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचित किए जाने के 30 दिन पश्चात् से प्रभावी हो जाएंगे तथा 31 मार्च 2019 तक लागू रहेंगे। यह अनुमोदन तत्पश्चात् स्वतः ही समाप्त हो जाएगा जब तक कि प्राधिकरण द्वारा अन्यथा उल्लेख न किया जाए।

12.3. जेएनपीटी ने आयात और निर्यात संचलनों के लिए जेएनपीटी सीएफएस/बीवाई पर सेवाओं के लिए कार्य निष्पादन मानक स्वीकार किये हैं। यदि जेएनपीटी सीएफएस/बीवाई द्वारा कार्य निष्पादन मानक पूरे नहीं किए जाते हैं तो आगामी वर्ष के लिए वह सूचकांकन का पात्र नहीं होगा। प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.8 में प्रदत्त दरमानों का सूचकांक खंड 3.2 के साथ पठित होगा।

12.4. जेएनपीटी को परामर्श दिया जाता है कि वह वर्ष 2016-17 तथा 2017-18 के दौरान सीएफएस प्रचालक द्वारा सिविल कार्यों को पूरा करने के लिए उपकरणों की स्थापना और कार्य संपन्नता को सुनिश्चित करे।

12.5. (क) रिकार्ड में त्रुटि होने की स्थिति में, जेएनपीटी पर्याप्त/औचित्य और कारण बताते हुए पारित आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचित हो जाने के 30 दिन के अंदर निर्धारित प्रशुल्क की समीक्षा करने के लिए इस प्राधिकरण को अनुरोध कर सकता है।

(ख). इसके अलावा, जेएनपीटी किसी अन्य औचित्य/कारण से भी पारित आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचित हो जाने के 30 दिन के अंदर निर्धारित प्रशुल्क की समीक्षा करने के लिए इस प्राधिकरण को अनुरोध कर सकता है।

टी. एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य(वित्त)

विज्ञापन-III/4/असा./276 (143)]

अनुलग्नक -1

**जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास के कंटेनर फ्रेट स्टेशन और बफर यार्ड के लिए दरमान
अध्याय -1**

परिभाषाएं

इन दरमानों(एसओआर) में, जब तक प्रसंग के अनुसार अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी:

- "प्रशीतन कंटेनर" अर्थात् खराब हो जाने वाले सामान को ढोने के लिए वांछित तापमान बनाए रखने हेतु बिजली आपूर्ति के लिए प्रावधानों सहित प्रशीतित कंटेनर।
- "जोखिमपूर्ण कंटेनर" अन्तर-राष्ट्रीय मरीन टाइम्स आर्गनाइजेशन (आईएमओ) द्वारा यथा वर्गीकृत जोखिमपूर्ण माल वाला कंटेनर।

- iii. “निशुल्क अवधि” का अर्थ है वह अवधि जिसके दौरान, कार्गो या कंटेनर के भंडारण के लिए कोई भंडारण या विलंब शुल्क जैसी भी स्थिति हो नहीं लिया जाएगा और इसमें सीमाशुल्क विभाग द्वारा अधिसूचित और सीएफएस द्वारा घोषित अवकाश शामिल नहीं होंगे।
- iv. “अति आयामी कंटेनर” “ अर्थात् मानक कंटेनरों के सामान्य आकार से ज्यादा अति आयामीय कार्गो वाला कंटेनर जिसके लिए विशेष डिवाइसों जैसे स्लिंग्स, शेकल्स, लिफ्टिंग बीम आदि की जरूरत होती है। इनमें हुए कंटेनर और ऐसे कंटेनर जिन्हें उठाने के लिए विशेष डिवाइसों की आवश्यकता पड़ती है, भी शामिल हैं।
- v. “विलंब शुल्क” का अभिप्राय, सीएफएस परिसर के ट्रांजिट क्षेत्र में निशुल्क अवधि के पश्चात् कार्गो के भंडारण के लिए देय प्रभार से है, जैसा दरमानों में निर्दिष्ट किया गया हो।
- vi. “पूर्ण कंटेनर भार” (एफ सी एल) का अभिप्राय है- एक ही आयातक या निर्यातक से संबंधित कार्गो वाला कंटेनर।
- vii. “न्यून-भार कंटेनर” (एलसीएल) अर्थात् पोत में एक से अधिक आयातकों/निर्यातकों से संबंधित घोषित कार्गो वाला कंटेनर।
- viii. कंटेनर फ्रेट स्टेशन (सीएफएस) – का अर्थ होगा सोनारी गांव, नवी मुंबई-400707 में स्थित, जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास का कंटेनर फ्रेट स्टेशन।
- ix. बफर यार्ड (बीवाई) - का अर्थ होगा सोनारी गांव नवी मुंबई-400707 में स्थित, जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास का बफर यार्ड।
- x. टीईयू का अर्थ है बीस समतुल्य इकाईयां - आइएसओ कंटेनर के लिए टर्म।
- xi. “नगर को वापस कार्गो” का अभिप्राय निर्यात हेतु सीएफएस में प्रवेश करने वाला कार्गो परंतु किन्हीं कारणों से निर्यात योग्य न होने के कारण नगर को वापिस प्रेषित।

सामान्य निबंधन एवं शर्तें

- i. 20 फुट या इससे कम लंबे कंटेनरों को प्रशुल्क प्रयोजन हेतु एक टीईयू इकाई माना जाएगा।
- ii. 20' और इससे अधिक परंतु 40' तक लंबे कंटेनरों के लिए प्रहस्तन प्रभार, 20' लंबे कंटेनरों के लिए लागू किराये का 150 गुणा प्रभार प्रभार्य होगा।
- iii. 20' और इससे अधिक परंतु 40' तक लंबे कंटेनरों के लिए भंडारण/भू-किराया प्रभार, 20 लंबे कंटेनरों के लिए लागू किराये का 200 प्रतिशत प्रभार प्रभार्य होगा।
- iv. 40' से अधिक लंबे कंटेनरों के लिए प्रहस्तन प्रभार, 20 लंबे कंटेनरों के लिए लागू किराये का 200 प्रतिशत प्रभार प्रभार्य होगा।
- v. 40' से अधिक लंबे कंटेनरों के लिए भंडारण/भू-किराया प्रभार, 20 ' लंबे कंटेनरों के लिए लागू किराये का 300 प्रतिशत प्रभार प्रभार्य होगा।
- vi. सामान्य मानक कंटेनरों से हटकर विशेष आकार वाले कंटेनरों पर, जिनके प्रहस्तन के लिए विशेष उपकरणों या स्लिंगों की आवश्यकता पड़ती हैं, 20' तक लंबे कंटेनरों के लिए लागू दर का दो गुणा प्रभार प्रभार्य होगा। ऐसे कंटेनरों में क्षति ग्रस्त कंटेनर और अन्य प्रकार के कंटेनर भी शामिल हैं जिनके लिए विशेष उपकरणों की आवश्यकता पड़ती है।
- vii. जोखिमपूर्ण कंटेनरों पर सामान्य कंटेनरों की तुलना में 1.25 गुणा प्रभार लगेगा।
- viii. 'निशुल्क अवधि कंटेनर के पतन के कंटेनर यार्ड से सीएफएस पर पहुंचते ही आरंभ हो जाएगी।

- ix. सामान छुड़ाने के लिए आयातक के सीएफएस पर पहुंचने के समय सीएफएस यह सुनिश्चित करेगा कि कंटेनर निचले यान पर उपलब्ध है। सामान प्राप्तकर्ता भूकियाया अदा करने के लिए तब तक उत्तरदायी नहीं होगा जब तक कंटेनर को उतारा नहीं जाता और उसे विमुक्त नहीं कर दिया जाता।
- x. **विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज:**
उपयोक्ता, इन दरमानों के तहत विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज का भुगतान करेगा। दंडात्मक ब्याज की दर 15 प्रतिशत होगी। दंडात्मक ब्याज की यह दर जेएनपीटी और पत्तन दोनों पर समान रूप (दर) से लागू होगी।
उपभोक्ता द्वारा भुगतान में विलंब की गिनती, जेएनपीटी द्वारा बिल के पेश करने की तिथि से 10 दिन बाद से आरंभ हो जाएगी लेकिन यह प्रावधान उन स्थितियों में लागू नहीं होगा जिनमें महापत्तन न्यास अधिनियम के अनुसार प्रभार का भुगतान सेवाएं लेने से पहले करने का उल्लेख किया गया है और/या दरमानों में प्रभारों का अग्रिम भुगतान निर्धारित है।
सीएफएस द्वारा धन वापसी में देरी सेवाओं के पूरा होने के या उपभोगकर्ताओं से सभी जरूरी दस्तावेजों को लेने के 20 दिन बाद, जो कोई भी बाद में हो, संगणित किया जायेगा।
- xi. (क). दरमानों में निर्धारित दरे अधिकतम सीमा स्तरीय हैं और इसी प्रकार छूट और रियायत भी गृहमूल स्तर की हैं। सीएफएस यदि चाहे तो निम्न दरें प्रभार्य कर सकता है और अधिक छूट और रियायत दे सकता है।
(ख). सीएफएस दरों के पैमाने में निर्धारित दरों के इस्तेमाल को शासित करने वाली निर्धारित शर्तों को अगर यह चाहे तो तर्कसंगत कर सकती है, अगर यह तर्कसंगति प्रति यूनिट दर में उपभोक्ता को राहत देती है व दरों के पैमाने में निर्धारित यूनिट दरें ऊपरी सीमा को पार नहीं करती।
(ग) सीएफएस को जनता को इन न्यूनतम दरों/या इन दरों के प्रयोजन को शासित करने वाली शर्तों के तर्कसंगतिकरण को अधिसूचित करना चाहिए तथा इन न्यूनतम दरों में या इन दरों के प्रयोजन को शासित करने वाली शर्तों में बदलावों, बशर्ते नयी दरें टीएएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से ज्यादा न हो, को अधिसूचित करना जारी रखना चाहिए।
- xii. परित्यक्त एफसीएल कंटेनरों/भेजने वाले के कंटेनरों पर पर भंडारण प्रभार, कंटेनर के आगमन के दिन से दिन 75 तक या उसे परित्यक्त किए जाने की लिखित सूचना देने तक, जो भी पहले हो, प्रभार्य होगा बशर्ते:
- (i) प्रेषिति किसी भी समय परित्यक्ता संबंधी पत्र जारी कर सकता है।
- (ii) यदि, प्रेषिति परित्यक्तता संबंधी ऐसा कोई पत्र जारी नहीं करता है तो कंटेनर का एजेंट/एमएलओ इस संबंध में परित्यक्तता पत्र जारी कर सकता है बशर्ते:
- a. लाइन, कार्गो सहित कंटेनर को अपने कब्जे में लेकर या जो वापस ले लेगी या उसे पत्तन के परिसर से हटवा देगी; और
- b. लाइन, कंटेनर का कब्जा लेने से पूर्व कार्गो व कंटेनर पर प्रभार्य सभी प्रभारों का भुगतान करेगी।
- (iii). कंटेनर एजेंट/एमएलओ कंटेनर के वहन और रिक्तीकरण संबंधी सभी आवश्यक कार्रवाईयां पूरी करेगा। यदि वह निर्धारित समय में ऐसा करने में विफल रहता है तो कंटेनर पर उस समय तक सभी प्रभार प्रभाय होंगे जबतक कार्गो को खाली करने संबंधी आवश्यक कार्रवाईयां पूरी नहीं हो जाती हैं।
- (iv). कस्टम अधिकारियों द्वारा कंटेनर के अपने कब्जे में लेने/अधिग्रहण करने पर यदि 75 दिन की निर्धारित अवधि में खाली नहीं किया जा सकता है तो कार्गो के सीमाशुल्क अधिकारियों द्वारा विमुक्त किए जाने की तिथि को उस पर भू किराया / भंडारण प्रभार लगाना बंद हो जाएगा बशर्ते लाइन वहन और रिक्तीकरण संबंधी आवश्यक कार्रवाईयां पूरी कर दे। अन्यथा अधिग्रहण या कब्जे में लिया गया कंटेनर, लाइन/प्रेषिति द्वारा पत्तन परिसर से सीमा शुल्क क्षेत्र में स्थानांतरित कर दिया जाएगा और उसी दिन से भंडारण प्रभार लगने बंद हो जाएंगे।

- (xiii) सीएफएस के कारण तर्कसंगत स्तर के पार होने वाले विलंबों के लिए उपयोक्ता को कोई प्रभार नहीं देना होगा।
- (xiv) सीएफएस द्वारा निजी कारणों से कंटेनरों की सपुर्दगी न किए जाने की स्थिति में उस अवधि में कंटेनरों की सपुर्दगी के लिए उपयोक्ताओं के अनुरोध करने पर भू किराया/भंडारण प्रभार नहीं लिए जाएंगे।
- (xv) प्रहस्तन और यातायात प्रचालन (निर्यात प्रचालनों) में कार्गो की चोकिंग और लेशिंग के लिए प्रावधाना रहेगा।
- (xvi) जहां कहीं भी लागू होगा, लागू सेवा-कर अतिरिक्त रूप से प्रभार्य होगा।

(xvii) वार्षिक सूचकांकन:

- (क). इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमानों में थोक मूल्य सूचकांक का 100% सूचकांकन प्रति वर्ष, प्राधिकरण द्वारा स्वतः ही घोषित किया जाएगा। यह वार्षिक सूचकांकन 01 अप्रैल, 2017 से मुद्रास्फीति के आधार प्राधिकरण द्वारा और सीएचपीटी के द्वारा दरमानों के साथ अधिसूचित कार्य निष्पादन मानकों के पूरा करने पर घोषित किया जाएगा। यदि दरमानों में निर्धारित कार्य निष्पादन मानक पूरे नहीं किए जाते हैं तो उस वर्ष विशेष के लिए सूचकांकन नहीं किया जाएगा।
- (ख). पत्तन को चाहिए कि वह 01 जनवरी, से 31 दिसंबर के मध्य प्राप्त कार्य निष्पादन तथा प्राधिकरण द्वारा निर्धारित कार्य निष्पादन की कैलेंडर वर्ष समाप्त होने के एक माह के अंदर घोषणा करे। यदि प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित कार्य निष्पादन मानक पत्तन द्वारा पूरे कर लिए जाते हैं तो पत्तन स्वयं, निर्धारित दरों पर प्राधिकरण द्वारा घोषित थोक मूल्य सूचकांक का 100 प्रतिशत सूचकांकन, प्रासंगिक वर्ष की 01 अप्रैल से लागू कर सकता है। सीएफएस/बीवाई प्रचालक द्वारा सूचकांकित दरमान सभी उपयोक्ताओं और प्राधिकरण को सूचित करने होंगे।

(xviii) कार्य निष्पादन मानक :

- (क). अयातित संचलन के आयातित कंटेनर पत्तन परिसर से, टर्मिनल से सीएफएस को आगे सपुर्दगी के लिए प्राप्त होने के 72 घंटे के अंदर बाहर भेजे जाएंगे। अयातित संचलन कार्य निम्न परिस्थितियों में नहीं किया जाएगा:
 - i. यदि, ट्राला प्रचालक संस्था के अनुसार अधिसूचित क्षेत्र में भीड़भाड़ है।
 - ii. यदि, पत्तन/टर्मिनल, कंटेनर की सपुर्दगी में असमर्थ है।
 - iii. त्रुटिपूर्ण अभिलेखीकरण या अन्य त्रुटियों के कारण जो सीएफएस के नियंत्रणाधीन नहीं हैं।
 - iv. पत्तन, टर्मिनल, कस्टम, पुलिस आदि प्राधिकरणों के कारण जो कंटेनर के संचलन को बाधित करे।
 - v. यदि शिपिंग लाइन/प्रेषित कार्य आदेश के संबंध में सीएफएस को सूचित नहीं करता है।
- (ख). निर्यात संचलन: विदेशगामी कंटेनर पत्तन में टर्मिनल गेट के अंदर आने के 24 घंटों के अंदर निम्नलिखित कार्रवाईयां पूरी होने पर भेजे जाएंगे:
 - i. सभी निर्यात अभिलेखीकरण.
 - ii. कस्टम एलईटी की उपलब्धता
 - iii. सीएफएस को सभी भुगतान पूरे करना।

निर्यात संचलन निम्न स्थितियों में नहीं किया जाएगा:

- i. यदि, ट्राला प्रचालक संस्था के अनुसार अधिसूचित क्षेत्र में भीड़भाड़ है।
- ii. अंतिम समय से 24 घंटे पूर्व, सभी उपयुक्त अभिलेख प्रस्तुतिकरण।
- iii. पत्तन, टर्मिनल, कस्टम, पुलिस आदि प्राधिकरणों के कारण जो कंटेनर के संचलन को बाधित करे।

अध्याय 2
आयात प्रचालन

क्रम सं	सेवा विवरण	20' (रूपये)	40' (रूपये)
क	प्रहस्तन और परिवहन सेवाएं	सामान्य कार्गो	सामान्य कार्गो
	(I) आयात कंटेनर एफडीएस प्रदायगी/वितरण(भरित सपुर्दगी) एलओएलओ, भूमि पर रखाव, स्टेकिंग, सर्वेक्षण, सपुर्दगी के लिए पार्टी के वाहन पर उठा कर रखना।	4,258	6,387
	(II) आयात कंटेनर डीडीएस प्रदायगी/वितरण(रिक्त सपुर्दगी) एलओएलओ, भूमि पर रखाव, स्टेकिंग, सर्वेक्षण, यार्ड, एलओएलओ में खाली कंटेनरों का स्थानांतरण	5,388	8,082
ख	सीमा-शुल्क जांच		
	सीमा शुल्क जांच के लिए कनसाइनी के अनुरोध पर कार्गो का निष्कासन और पुनः भरा जाना		
क	सीमा शुल्क जांच एवं रिक्तीकरण 5 % तक	304	456
ख	सीमा शुल्क जांच एवं रिक्तीकरण 5 % से अधिक परंतु 25 % से कम	435	652
ग	सीमा शुल्क जांच एवं रिक्तीकरण 25 % से अधिक तक	1,304	1,955
	नोट:		
	(i) जोखिमपूर्ण कंटेनरों पर सामान्य प्रभारों का 1.25 गुणा प्रभार लिए जाएंगे। (ii) रीफर कंटेनरों पर सामान्य प्रभारों के समतुल्य प्रभार होगा। (iii) एफ आर/ओटी/ओडीसी कंटेनरों पर सामान्य प्रभारों से 2 गुणा प्रभार प्रभाय होगा।		
	(iv) 45 फुट का एचएंडटी कंटेनर के लिए 40 फुट के सामान्य कंटेनर से 1.5 गुणा अधिक है।		
ग	भू-किराया भरे हुए कंटेनर		
	(i) पहले से तीसरे दिन तक	निशुल्क	निशुल्क
	(ii) चौथे से 7वें दिन तक (प्रतिदिन)	109	217
	(iii) 8वें से 15वें दिन तक (प्रति दिन)	217	435
	(iv) 16वें से 30वें दिन तक (प्रतिदिन)	435	869
	(v) 31वां दिन और उसके बाद (प्रति दिन)	869	1,738
	नोट:		
	(i) 45 फुट लंबे कंटेनर के लिए भूकिराया 20 फुट लंबे कंटेनर के किराया से 300 प्रतिशत अधिक होगा। (ii) जोखिमपूर्ण कंटेनरों पर सामान्य प्रभारों का 1.25 गुणा प्रभार लिए जाएंगे. (iii) रीफर कंटेनरों पर सामान्य प्रभारों के समतुल्य प्रभार होगा. (iv) एफ आर/ओटी/ओडीसी कंटेनरों पर सामान्य प्रभारों से 2 गुणा प्रभार प्रभाय होगा।		
घ	भू किराया- खाली कंटेनर		
	1 प्रथम से 15वें दिन तक (प्रति दिन)	25	50
	2 16वें दिन से आगे (प्रतिदिन)	100	200
ङ	कार्गो भंडारण एवं विलंब शुल्क		

	(i)	रिक्तीकरण के प्रथम दिन से 3 सप्ताह तक	निशुल्क	
	(ii)	निशुल्क अवधि के बाद प्रथम से चौथे सप्ताह तक	124	वर्गमीटर प्रति सप्ताह
	(iii)	पांचवें सप्ताह से आगे	187	वर्गमीटर प्रति सप्ताह
	नोट:			
	(क)	क्षेत्र के उपयोग की गणना गिड क्षेत्र के आधार पर की जाएगी प्रत्येक गिड=6.25 वर्ग मीटर है यहां तक कि विलंब शुल्क भी पूरी गिड के लिए होगा क्योंकि कार्गो का सामुद्रिक आच्छादित क्षेत्र बीएल स्थान के माप के लिए, एक कनसाइनमेंट माना जाएगा।		
	(ख)	कंटेनर की आवृत्ति से निशुल्क अवधि के बाद भंडारण के 4 सप्ताह से अधिक समय से निपटानाधीन कार्गो पर पांचवें सप्ताह से आगे तक भंडारण प्रभार का 50 प्रतिशत अतिरिक्त प्रभार लिया जाएगा।		
च	सामान्य प्रचालन सेवाएं			
	(i)	भरे हुए कंटेनरों का लदान/ उतरायी	174	261
	(ii)	खाली कंटेनरों का लदान/ उतरायी	87	130
	(iii)	धुलाई सफाई के लिए खाली कंटेनरों का स्थानांतरण	468	702
	(iv)	मापतोल - भरित कंटेनर	1,304	1,955
	(v)	सपुर्दगी के लिए भू- पर रखाव	521	782
	(vi)	सर्वेक्षण और ईआईआर प्रभार	217	326
	(vii)	क्षतिग्रस्त कंटेनर सर्वेक्षण प्रभार	217	326
	(viii)	अभिलेखीकरण प्रभार	217	326
छ	अन्य प्रभार			
	(i)	कार्गो प्रहस्तन प्रभार	136	प्रति मी. टन
	(ii)	बीमा प्रभार (प्रति सप्ताह)	मूल्य + ड्यूटी पर 12.50	पैसे प्रति रु. 1,000/-
	(iii)	लॉकिंग प्रभार	26	
	(iv)	रीफर प्लगिंग / मानीटरिंग प्रभार	287	प्रति टीईयू 4 घंटे के लिए
ज	अनुबंधित भंडारगृह			
	भंडारण एवं विलंब प्रभार			
	(i)	पहले से चौथे सप्ताह तक (निशुल्क अवधि के पश्चात)	124	वर्गमीटर प्रति सप्ताह
	(ii)	5वें सप्ताह से आगे	187	वर्गमीटर प्रति सप्ताह
		बीमा प्रभार(प्रति सप्ताह)	मूल्य + ड्यूटी पर 12.50	पैसे प्रति रु. 1,000/-

अध्याय 3
निर्यात प्रचालन

क्रम सं.	सेवाओं का विवरण	रूपये
क	दुलाई प्रभार/कार्गो प्रहस्तन प्रभार	
1	निर्यात यूनिट/खुले यार्ड पर सड़क के मुहाने पर पार्टी के वाहन से निर्यात हेतु कार्गो उतारना और इनवेंट्री करने के पश्चात् भेडारण स्थान पर स्टैकिंग करना (वाराई प्रभार को छोड़ कर)	
	श्रमिकों का प्रयोग करके	60.83 प्रति मी.टन

उपकरणों का प्रयोग करके		69.52	प्रति मी.टन
ख	निर्यात कार्गो का प्रहस्तन	20' (रूपये)	40' (रूपये)
	1 खाली कंटेनरों के स्थानांतरण, भराई स्थान/कार्गोकी भराई के लिए श्रमिक प्रदायगी	3,787.00	5,680.50
	2 निर्यात कंटेनेटरों का परिकलन भरे हुए कंटेनरों से अपेक्षित जांच करने के लिए बंडलों को निकालने और खेलने/बंद करने व पुनः भरायी के लिए अपेक्षित के लिए श्रमिक/उपकरण प्रदान करना	4,779.50	7,169.25
	नोट: क) जोखिम पूर्ण कंटेनरों पर सामान्य प्रभारों का 1.25 गुणा प्रभार लिए जाएंगे. ख) रीफर कंटेनरों पर सामान्य प्रभारों के समतुल्य प्रभार होगा . ग) एफ आर/ओटी/ओडीसी कंटेनरों पर सामान्य प्रभारों से 2 गुणा प्रभार प्रभार्य होगा		
ग	कार्गो का भंडारण और आरक्षण	रूपये	
	1 कार्गो के सीएफएस में पहुंच से पहले 7 दिन तक	शून्य	
	2 पहले से 4थे सप्ताह तक (निशुल्क अवधि के पश्चात्).	87	प्रति वर्ग मीटर प्रति सप्ताह
	3 5वें सप्ताह से आगे	130	प्रति वर्ग मीटर प्रति सप्ताह
	4 आरक्षण प्रभार(400 वर्ग मीटर और उससे अधिक के लिए).	130	प्रति वर्ग मीटर प्रति सप्ताह
नोट			
क) न्यूनतम भंडारण प्रभार प्रति 5 वर्ग मीटर व उसके गुणात्मक घटक में वसूल किया जाएगा .			
ख) यदि कार्गो के लिए सामान्य स्थान में भू क्षेत्र का प्रयोग किया जाता है और यदि कार्गो की प्राप्ति की तिथि से 7 दिन की निशुल्क अवधि में भरायी कार्य नहीं होता है तो कार्गो की भरायी शुरू करने से पूर्व प्रभार अदा करने होंगे।			
ग) निशुल्क अवधि का समय बिल विशेष के संदर्भ में पहली दुलायी की तिथि से न कि समग्र कार्गो की प्राप्ति की वास्तविक तिथि से आरंभ होगा ।			
घ) 7दिन की निशुल्क अवधि के पश्चात् प्राप्ति के 4 सप्ताह तक यदि कार्गो की भरायी नहीं होती है तो 5वें सप्ताह से भंडारण प्रभार का 50 प्रतिशत अतिरिक्त प्रभार, विलंब शुल्क के तौर पर लिया जाएगा।			
ङ) स्थान आरक्षण 3 माह के अग्रिम भुगतान के आधार पर कम से कम 3 माह के लिए किया जाएगा और यदि कोई पार्टी आरक्षण रद्द करवाना चाहती है तो आरक्षण रद्द करने के लिए कम से कम एक माह की पूर्व सूचना देनी होगी। इस अवधि में विरूतार, अग्रिम भुगतान के आधार पर, कम से कम 3 माह के लिए किया जाएगा ।			
घ	सामान्य प्रचालन सेवाएं	20' (रूपये)	40' (रूपये)
	1 भरे हुए कंटेनरों का लदान/ उतरायी	173.80	260.70
	2 खाली कंटेनरों का लदान/ उतरायी (सभी प्रकार के)	86.90	130.35
	3 भराई के लिए खाली कंटेनरों का स्थानांतरण - प्रति फेरा	260.70	391.05
	4 खाली कंटेनरों को हटाने का प्रभार	30.42	45.62
	4 सीएलपी तथा बॉटल सील प्रभार	86.90	130.35
	5 सर्वेक्षण और ईआईआर प्रभार	173.80	260.70
		रूपये	

	6	रीफर कंटेनरों के 4घंटों के लिए प्लग करने संबंधी प्रभार	287	प्रति टीईयू/ 4घंटे
	7	सीएफएस के अंदर एक स्थान से दूसरे स्थान को कार्गो स्थानान्तरित करने संबंधी प्रभार	136	प्रति मी.टन
	8	पाटी के वाहन पर ' नगर को प्रेषित '	136	प्रति मी.टन
ड	अन्य प्रभार		रूपये	
	1	श्रमिकों द्वारा कार्गो प्रहस्तन- प्रभार	61	प्रति मी.टन
	2	उपकरणों द्वारा कार्गो प्रहस्तन- प्रभार	70	प्रति मी.टन
	3	बीमा प्रभार (बीटीटी कार्गो के लिए- प्रति सप्ताह)	एफओबी मूल्य पर पैसे 12.50 प्रति 1000/- रु.	
			20' (रूपये)	40' (रूपये)
च	भू किराया- खाली कंटेनर			
	1	प्रथम से 15वें दिन तक(प्रति दिन)	13.04	26.07
	2	16वें दिन से आगे (प्रतिदिन)	65.18	130.35
छ	भू किराया- भरित कंटेनर			
	1	प्रथम से 7वें दिन तक(प्रति दिन)	108.63	217.25
	2	8वें से 15वें दिन तक(प्रति दिन)	217.25	434.50
	3	16वें दिन 30वें दिन तक(प्रति दिन)	434.50	869.00
	4	31वें दिन से आगे (प्रति दिन)	869.00	1,738.00
	नोट:			
	1	40' से अधिक लंबे कंटेनरों के लिए भू-किराया 20 'लंबे कंटेनरों के लिए लागू कंटेनरों के किराए से 300 प्रतिशत अधिक होगा।		
	2	जोखिमपूर्ण कंटेनरों पर सामान्य प्रभारों का 1.25 गुणा प्रभार लिए जाएंगे ।		
	3	रीफर कंटेनरों पर सामान्य प्रभारों के 1.25 गुणा प्रभार होगा ।		
	4	एफ आर/ओटी/ओडीसी कंटेनरों पर सामान्य प्रभारों से 2 गुणा प्रभार प्रभार्य होगा ।		

अध्याय 4**बफर यार्ड प्रचालन**

क्रम सं.	सेवाओं का विवरण		20' (रूपये)	40' (रूपये)
क.	फैक्टरी भरित कंटेनर			
	1	बी वाई पर कंपनियों के वाहन से निर्यात हेतु फैक्टरी भरित कंटेनर का स्टेकिंग, इन्वेट्री, सीएफएस वाहन पर लदान	3,041.50	4,562.25
	2	भरे हुए कंटेनरों का लदान/ उतरायी	173.80	260.70
	3	खाली कंटेनरों का लदान/ उतरायी	100.00	150.00
	नोट:			
	क)	जोखिम पूर्ण कंटेनरों पर सामान्य प्रभारों का 1.25 गुणा प्रभार लिए जाएंगे		
	ख)			
	ग)	एफ आर/ओटी/ओडीसी कंटेनरों पर सामान्य प्रभारों से 2 गुणा प्रभार प्रभार्य होगा		

		अतिरिक्त प्रभार: निम्न तल वाले वाहनों पर फैक्टरी भारित कंटेनरों का संचलन	-	-
		नोट: 45 फुट कंटेनर एच एंड टी, 40 फुट वाले सामान्य कंटेनर से 1.5 गुणा अधिक है		
ख		भू-किराया - भरे हुए कंटेनर		
	1	पहले से तीसरे दिन तक	-	-
	2	चौथे से 7वें दिन तक (प्रतिदिन)	108.63	217.25
	3	8वे से 15वें दिन तक (प्रति दिन)	217.25	434.50
	4	16वे से 30वें दिन तक(प्रतिदिन)	434.50	869.00
	5	31वां दिन और उसके बाद (प्रति दिन)	869.00	1,738.00
		नोट: 45 फुट वाले कंटेनर का भू-किराया, 20 फुट वाले कंटेनर से 300 गुणा अधिक है।		
ग		भू-किराया-खाली कंटेनर		
	1	पहले से 15वें दिन तक(प्रतिदिन)	43.45	86.90
	2	16वें दिन से आगे प्रतिदिन	130.35	260.70

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 17th October 2016

No. TAMP/69/2015-JNPT.— In exercise of the powers conferred under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) for fixation of tariff for the services rendered at the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) Container Freight Station (CFS) / Buffer Yard (BY), as in the order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports

Case No. TAMP/69/2015 – JNPT

The Jawaharlal Nehru Port Trust

Applicant

QUORUM

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 17th day of September 2016)

This case relates to the proposal dated 18 November 2015 and 10 February 2016 received from Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) for fixation of tariff for the services rendered at the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) Container Freight Station (CFS) / Buffer Yard (BY).

2. The Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT), with the approval of the Central Government u/s 42(3) of the Major Port Trusts Act, 1963, has awarded a concession for management and operation of its Container Freight Station (CFS) to M/s. Speedy Multimodes Limited (SML) with effect from 1 January 2006 for a period of 20 years. As per the Work Order issued by JNPT, SML is to levy charges as per rates approved by this Authority.

3.1. Based on a proposal filed by JNPT in August 2012 for review of tariff for services rendered at its CFS / Buffer Yard, this Authority had passed an Order in August 2013 fixing tariff for the JNPT CFS/ BY under clause 7.2 of the Tariff Guidelines of 2005 (as proposed by JNPT and the CFS operator at the relevant point of time) by following the

normative approach, by taking into account the normative costs. The Order prescribed a tariff validity upto 31 March 2015.

3.2. As per Clause 7.2 of the tariff guidelines of 2005, in cases where authorisation arrangement u/s 42(3) is other than by way of a BOT concession agreement, ceiling rates are to be prescribed for such services to be applied commonly at the concerned ports without reference to individual service provider. For this purpose, proposals for regulating these charges should be initiated by the concerned Major Port Trust.

4.1. In this backdrop, we received a letter dated 18 November 2015 from JNPT, under cover of which the JNPT has filed a proposal for fixation of tariff for JNPT CFS/ BY, as submitted by DBC Port Logistics Limited (DBCLL) (the then SML) to be effective from 01 April 2016.

4.2. The submissions made by the JNPT in its letter dated 18 November 2015 are summarised below:

- (i). In calculating the Annual Revenue Requirement (ARR), expenditure relating to transportation segment has been segregated which could not be independently verified by us and therefore, reliance has been placed on the figures certified by the Auditors of the Company in Form – 1.
- (ii). While calculating ARR, the Company has included one-time expenses of ₹ 67,96,003/- being 1/5th of ₹ 3,39,80,013/- towards arrears of remuneration to employees and provident fund arising out of wage revision agreement for the year 2013-14 and 2014-15. However, the said amount of ₹ 3,39,80,013/- have neither been paid nor provided for in the books of accounts during the erstwhile period.
- (iii). As per the ARR statement certified by auditors and explanation provided by the company's representative, the said amount has been provided for and paid after 31.03.2014. As per Clause 2.2 of the working guidelines only the actual expenditure reflected in the audited annual accounts are to be considered in the calculation of ARR. Hence in our opinion, amount of ₹ 67,96,003/- needs to be excluded from the ARR.
- (iv). As per Clause 2.8 of the Tariff Policy, 2015, the ARR arrived shall be indexed by 100% of WPI applicable for the year 2014-15 for calculating the ARR and resultant SOR. The notified SOR shall be automatically indexed by 100% of WPI announced in the month of January of that relevant year and the adjusted SOR will come into force from coming 1st April of the relevant year. In this case, the Company has indexed the ARR twice i.e. for the year 2014-15 and 2015-16.
- (v). The revised tariff should come into force from 01.04.2016 as against 01.01.2016 indicated by the DBCPLL.

4.3. During the last fixation of tariff for the JNPT CS/ BY in August 2013, the JNPT submitted its proposal based on norm based costing. The proposal was based on technical specification of the facility arrived by JNPT in a scientific manner with the help of a Consultant. Further, inspite of intimating to JNPT vide para no. 20.3 of the Order dated 30 August 2013 and as subsequently reminded to JNPT vide our letters no. TAMP/12/2011-JNPT dated 28 May 2014, 18 November 2014, 05 December 2014 and letter no. TAMP/69/2015-JNPT dated 28 October 2015, the proposal submitted by the JNPT did not contain the following:

- (a). A report of the actual physical and financial performance of the CFS/ Buffer Yard operations in the same format in which the cost statement for the tariff proposal had been filed.
- (b). A Report showing the comparative position of each of the norms and parameters considered by JNPT in its proposal vis-à-vis the actuals achieved at the JNPT CFS and BY for the period under consideration.

4.4. The JNPT was again requested vide our letter dated 22 December 2015 to furnish the following:

- (i). A report of the actual physical and financial performance of the CFS/ Buffer Yard operations in the same format in which the cost statement for the tariff proposal was filed at the relevant point of time.
- (ii). A report showing the comparative position of each of the norms and parameters considered by JNPT in its proposal vis-à-vis the actuals achieved at the JNPT CFS and BY for the period under consideration.
- (iii). Recast its proposal in line with the stipulation contained in Clause 9.2 of the Tariff Policy, 2015, which corresponds to clause 7.2 of the Tariff Guidelines of 2005 and submit the proposal to this Authority.

5.1. In this connection, the JNPT vide its letter dated 10 February 2016 has furnished the report of the actual physical and financial performance of M/s. DBCPLL along with the comparative position of the norm vis-à-vis the actuals achieved at the JNPT CFS and BY for the period under consideration. The actual physical and financial performance of the CFS/ Buffer Yard operations during the period from October 2013 to March 2015 is given below:

(₹ in crores)

Sl. No.	Particulars	Estimates relied upon in the tariff Order of August 2013	Actuals as reported by JNPT	
			October 2013 to March 2014	April 2014 to March 2015
1.	Traffic (in TEUs)	205890	53519	99155
2.	Operating Cost	84.08	32.99	73.06
3.	Capital Employed	69.01	50.61	45.44
4.	Return on Capital Employed	11.04	8.10	7.27
5.	Annual Revenue Requirement (2 + 4)	95.12	41.09	80.33

5.2. Further, the JNPT in its above mentioned letter has made the following submissions:

- (i). In 2013, a tariff revision proposal was filed for JNP CFS using the normative approach as per the 2008 guidelines which were in existence at that time. Since then, TAMP has promulgated a new tariff policy, Tariff Policy 2015, which offers a liberalized approach to tariff fixation after considering the comments received from the Trade, Ministry, Ports and other stakeholders.
- (ii). It is evident from the historical financial statements that have been submitted by JNP CFS for the financial years 2012-13, 2013-14 and 2014-15, that the tariff revision in October 2013 did not benefit the facility as envisaged at the time of tariff revision. The reasons for this are manifold but a few of them are as follows:
 - (a). Systemic changes in rules have substantially reduced some types of traffic, especially buffer traffic.
 - (b). While container traffic through the Port has remained almost static, the number of CFS's has increased creating a supply-demand imbalance.
 - (c). The practice of nomination premium exerts a strong distortionary force on the trade.
 - (d). The normative system pre-supposes a capacity of 70% whereas actual utilization due to overcapacity reasons, is in the 30% range. Due to this, allowed tariff is very low.
 - (e). The JNP CFS has a very high fixed labour cost. The reason for this is that the CFS was asked to absorb 647 labour at the time of taking over the CFS from the previous Licensee. This labour force comprises mainly of Project Affected Persons and it is not possible to reduce this labour strength. In all other CFS's in the JNPT area, contracted labour is used which allows the facility to reduce its fixed costs.
 - (f). Due to a change in customs regulations, export containers are not compulsorily required to use a buffer yard. This has reduced buffer traffic from JNP CFS. This has two implications on JNP CFS; it has reduced volumes through the CFS bringing them much lower than normative values and it has also increased financial outflow in terms of MGT Shortfall payments made to the port.
- (iii). A statement comparing tariffs at a variety of CFS's in the JN Port area with the new (2015) proposal shows that even after the proposed increase, JNP CFS offers a more economical tariff than all its competitors, including Balmer Lawrie CFS.
- (iv). JNP CFS has taken advantage of the more forward looking tariff fixation method provided in Tariff Policy 2015 for the following reasons:

- (a). The present proposal compares proposed tariff with the Annual Revenue Requirement. It is seen that the ARR corresponds favourably with certified expenses incurred over the last 3 years.
- (b). The operation and maintenance contract with JNP CFS is of a long term nature, 20 + 10 years. Keeping in mind this long term nature of the contract it seems that the present submission for tariff revision is more in line with the thinking of TAMP and the Government for the liberalization of the sector.
- (c). JNP CFS has been facing difficult financial conditions. The JNP CFS is only 7 kms from the port which is a requirement of the Trade. The Port is of the view that the Trade must have a good CFS provider near the port as this will foster greater trade. The proposal of the JNP CFS should thus be supported so that they are able to improve the service available, closer to the Port.
- (d). As the proposed tariff of JNP CFS compares very favourably with the competition it provides the Trade with a suitably located, all service and economical option. In spite of the high costs at JNP CFS, their proposed tariff is still lower than most of their competitors. It is even lower than Balmer Lawrie, which is a PSU.
- (e). Mitigation of losses will allow JNP CFS to invest in more infrastructure to the benefit of the Trade. As per new requirements of the Trade both nationally and internationally, the Port and Customs Department are requiring lots of new investment in IT services, public interface options, etc.
- (f). As further liberalization of tariff is being considered, it may be more suitable to use the 2015 Guidelines instead of the more rigid 2008 Guidelines.
- (v). The tariff proposal that has been submitted should be accepted, as the ARR corroborates with the expenditure over the last three years as certified by the Chartered Accountant. Even after this increase the JNP CFS will not be making a large profit but will be breaking even. It is in the long term interest of the Trade that the JNP CFS continues functioning and continues to provide CFS facilities to the port from a nearby location.
- (vi). The Licensor will be monitoring the services provided by the JNP CFS and its performance on a regular basis as per the Concession Agreement.

6. As brought out above, the JNPT insisted for following the Annual Revenue Requirement model for fixation of tariff for its CFS. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy each of the JNPT proposal dated 18 November 2015, our letter of even number dated 22 December 2015 and JNPT letter dated 10 February 2016 was forwarded to the concerned users/ user organisations (as consulted during the last fixation of tariff for the JNPT CFS/ BY) for their comments. Except Mumbai and Nhava-Sheva Ship-Agents Association (MANSA), none of the users/ Associations and Terminal Operators have furnished their comments. The MANSA has stated that the proposal is in order as the proposed tariff is comparable to other CFSs.

7. In the meanwhile, the JNPT was requested vide our letter dated 05 April 2016 followed by a reminder dated 27 June 2016 to furnish some information. The JNPT has responded vide its letter dated 12 July 2016. The information sought by us and the response of JNPT thereon are tabulated below:

Sl. No.	Information sought by us	Response of JNPT
(i).	As per Clause 3.1.2 of the Working Guidelines issued to operationalize the Tariff Policy, 2015, the JNPT is required to send its proposal along with the approval of the Board of Trustees. Alternatively, the said clause enables the JNPT to submit a copy of approval of Board of Trustees within one month from the date of submission of its proposal. However, the JNPT has not furnished the approval of Board of Trustees for the proposal in reference.	As regards approval of Board of Trustees for the proposal in reference, there is no specific delegation under which the tariff proposal is required to be approved by the Board of Trustees before submission to the Regulatory Authority i.e. TAMP. This has not been done in past also.
(ii).	As per Clause 2.1 of the Working Guidelines issued to operationalize the Tariff Policy, 2015, the Port Trust has to assess the Annual Revenue Requirement (ARR). As per clause 2.9 of the	The Form 1 to 4 duly authenticated by JNPT officials along with a certification by a practicing Chartered

	Working Guidelines, the Port Trust has to draw the SOR within the ceiling of indexed Annual Revenue Requirement. In the case in reference, the Form 1 to 4 submitted by the JNPT is seen to have been formulated by the CFS operator at JNPT viz., DBC Port Logistics Limited (DBCPLL) and not the Port, as the Forms are seen to have been authenticated by the official of DBCPLL. Since the proposal has emanated from the Port, the Form 1 to 4 forming part of JNPT proposal requires authentication by the JNPT official along with a Certification by a practicing Chartered Accountant/ Cost and Management Accountant, as stipulated in the Guidelines.	Accountant, is furnished.
--	--	---------------------------

8.1. A summary position of computation of Annual Revenue Requirement (ARR) under Policy for Determination of Tariff for Major Port Trusts, 2015, as furnished by JNPT is tabulated below:

(Figures in ₹)

Sr. No.	Description	Y1	Y2	Y3
		(2011-12)	(2012-13)	(2013-14)
1	Total Expenditure (As per Audited Annual Accounts)			
(i)	Operating Expenses	487,158,942	550,219,153	499,938,645
(ii)	Depreciation	18,238,705	19,903,597	19,374,582
(iii)	Management & General Overheads	42,414,300	57,527,638	53,071,085
(iv)	Finance and Miscellaneous Expenses (FME)	28,436,291	21,141,072	15,376,016
(v)	One Time Expenses Payable (Actual Paid in 15-16)	-	-	33,980,013
	Subtotal 1 = (i)+(ii)+(iii)+(iv)+(v)	576,248,238	648,791,460	621,740,341
2	Less : Railway Related Expenses	-	-	-
3	Total Expenditure excluding Railway Expenses (3 =1 - 2)	576,248,238	648,791,460	621,740,341
4 (a)	Less : Adjustments :			
(i)	Estate Related Expenses	-	-	-
(ii)	Interest on Loans	23,472,150	17,628,280	10,863,702
(iii)	4/5th of onetime expenses, if any like arrears of wages, arrears of pension / gratuity, arrears of ex-gratia payment, etc (list out each of the items)	-	-	-
	(a) Arrears of Wages			25,937,178
	Subtotal 4 (a) (iii)= [(a)+(b)+(c)]	-	-	25,937,178
(iv)	4/5th of the Contribution to the Pension Fund	-	-	1,246,832
(v)	Management and General Overheads over & above 25% of the aggregate of the operating expenditure and depreciation	-	-	-
(vi)	Expenses relevant for tariff fixation of Captive Berths, if any governed under clause 2.10 of the Tariff Policy, 2015	-	-	-
	Total of 4 (a) = 4(a)(i)+4(a)(ii)+4(a)(iii)+4(a)(iv)+4(a)(v)+4(a)(vi)	23,472,150	17,628,280	38,047,713

Sr. No.	Description	Y1	Y2	Y3
		(2011-12)	(2012-13)	(2013-14)
4 (b)	Add : Adjustments :			
	Railway Activity			
	(i) Railway Activity Expenses			
	(a) Operating Expenses	-	-	-
	(b) Depreciation	-	-	-
	(c) Management & Administrative Overheads	-	-	-
	(d) Allocated FME	-	-	-
	Subtotal 4 (b) (i)= [(a)+(b)+(c)+(d)]	-	-	-
	(ii) Railway Income	-	-	-
	(iii) Net Railway Expenses (i-ii)	-	-	-
	(iv) 80 % of (iii) above	-	-	-
5	Total Expenditure after Total Adjustments (5 = 3 - 4(a) + 4(b))	552,776,088	631,163,179	583,692,628
6	Average Expenses of Sl. No. 5 = [Y1 + Y2 + Y3] / 3			589,210,632
7	Capital Employed			
	(i) Net Fixed Assets as on 31.03.2014 (As per Audited Annual Accounts)			213,952,100
	(ii) Add : Work in Progress as on 31.03.2014 (As per Audited Annual Accounts)			-
	(iii) Less : Net Value of fixed Assets related to Estate activity as on 31.03.2014(As per Audited Accounts)			-
	(iv) Less : Net Value of fixed assets, if any, transferred to BOT operator as on 31st March 2014 as per Audited accounts			-
	(v) Less : Net Value of fixed assets as on 31st March 2014 as per Audited Accounts relevant to be considered for captive berths, if any, under clause 2.10 of the Tariff policy, 2015			-
	(vi) Add : Working Capital as per norms prescribed in clause 2.5 of the working Guidelines			
	(a) Inventory			-
	(b) Sundry Debtors			-
	(c) Cash			41,661,554
	(d)Sum of (a)+(b)+(c)			41,661,554
	(vii) Total Capital Employed [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(d)]			255,613,654
8	Return on Capital Employed 16 % on Sl. No. 7 (vii)			40,898,185
9	Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31st March 2014 [(6) + (8)]			630,108,817
10	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2014-15			6.00%
	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2015-16			3.82%
11	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)			

Sr. No.	Description	Y1	Y2	Y3
		(2011-12)	(2012-13)	(2013-14)
				693,429,712
12	Revenue Estimation at the Proposed SOR within the Ceiling indexed ARR estimated at Sl. No. 11 above			694,768,648

8.2. On a comparison of the existing and the proposed Scale of Rates, it is seen that the port has sought the following increase in the following tariff items, in its proposal:

Sl. No.	Tariff Items	Percentage of increase sought
	CONTAINER FREIGHT STATION TARIFF	
(i)	Import cycle	
	Handling - De-Stuffed Containers	185%
	Cargo Handling Charges - De-Stuffed Cargo	35%
	Handling - Factory De-Stuffed Containers	96%
	Lift on / Off Charges - Loaded Containers	38%
	Lift on / Off Charges - Empty Containers	33%
	Grounding the Container for Delivery	50%
	Shifting the Empty Container for Washing	7%
	Reefer Plugging / Monitoring / Pressure Temperature	60%
	Survey & EIR Charges	233%
	Damaged Container Survey Charges	150%
	Locking Charges	50%
	Shifting Charges for Weighment	30%
	Cargo Storage Charges	35%
	Loaded Container Ground Rent	145%-226%
	Custom Examination for CFS De-Stuffed Containers above 5% less than 25% and above 25%	New Proposed in SOR
	Empty Container re-positioning at designated empty yard, Transportation for Container Scanning	Not Proposed in SOR
(ii)	Bonded Warehouse	35%
(iii)	Import Proposed Tariff	
	Carting Charges	New Proposed in SOR
	Empty Transportation	Not Proposed in SOR
	Loaded Lift on / Off	38%
	Empty Lift on / off	33%
	Sweeping Charges	40%
	Empty Container Shifting at Stuffing Point	50 %
	Stuffing and Handling	6 %
	Shifting of Loaded Container for weighment	Not Proposed in SOR
	CLP and Bottle Seal	82%
	Survey and EIR	33%
	Reworking	50%
	Cargo Storage Charges	35%
	Loaded Container Ground Rent Charges	145%-226%
	Empty Container Ground Rent Charges	50%
(iv)	Buffer Yard	
	Handling of Factory Stuffed Containers	44%
	Lift On / Off	38%
	Ground Rent for Loaded Container	25%-67%
	Ground Rent for Empty Containers	10%-50%

9.1. The joint hearing in this case was held on 11 April 2016. At the joint hearing, the JNPT made a Power Point presentation of the proposal. At the joint hearing, the JNPT and the concerned users/ organization bodies have made their submissions:

9.2. As agreed at the joint hearing, the JNPT was requested vide our letter dated 13 April 2016 to furnish some information. The JNPT vide its letter dated 27 April 2016 has responded. The information sought by us and reply of the JNPT thereon are tabulated below:

Sl. No.	Information sought by us	Response of JNPT																																																											
(i).	In the Power point presentation made by Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) during the joint hearing, it has been mentioned that systemic changes in Rules have substantially reduced some types of traffic, especially Buffer traffic. In this context, as agreed by JNPT during the joint hearing, the JNPT to furnish a brief note highlighting the reasons for reduction in traffic at the Buffer Yard.	<p>The market practice with regards the Buffer Yard at the time of awarding the tender i.e. 2005/6 was that all export loaded containers were legally mandated to be brought to Buffer Yard and subsequent thereto it lay upon the buffer yard operator to store and transport the laden container to the Port Terminal to be loaded upon the vessel. This made the Buffer Yard a mandatory location for all laden export containers to be brought to hence leading to a steady traffic.</p> <p>Over the next years the scenario has altered irrevocably in the main due to (i) public notification no. PN 52/2009 dated 6 August 2009 issued by JNCH which allowed laden export containers to bypass Buffer Yard and to be taken directly into the Port terminals and (ii) the doubling of the number of CFS's in the area.</p> <p>Earlier JNP-Buffer Yard was the only one Yard who had license for handling of factory stuffed container now every CFS has got the license to handle the factory stuffed container.</p> <p>Please find below the JNP-Buffer Traffic & all other CFS's Buffer Traffic (in TEUs) from 2006 to 2015.</p> <table><tr><th>Financial Year</th><th>JNP-Buffer Yard</th><th>All CFS's</th><th>Other</th><th>Total JN Port Volume</th></tr><tr><td>2005-2006</td><td>13949</td><td></td><td>N.A</td><td>-</td></tr><tr><td>2006-2007</td><td>64176</td><td></td><td>N.A</td><td>-</td></tr><tr><td>2007-2008</td><td>92127</td><td></td><td>N.A</td><td>-</td></tr><tr><td>2008-2009</td><td>58112</td><td></td><td>N.A</td><td>-</td></tr><tr><td>2009-2010</td><td>30194</td><td></td><td>N.A</td><td>-</td></tr><tr><td>2010-2011</td><td>50272</td><td></td><td>42587</td><td>92859</td></tr><tr><td>2011-2012</td><td>36587</td><td></td><td>53406</td><td>89993</td></tr><tr><td>2012-2013</td><td>35605</td><td></td><td>40715</td><td>76320</td></tr><tr><td>2013-2014</td><td>30239</td><td></td><td>46852</td><td>77091</td></tr><tr><td>2014-2015</td><td>27605</td><td></td><td>50870</td><td>78475</td></tr></table>					Financial Year	JNP-Buffer Yard	All CFS's	Other	Total JN Port Volume	2005-2006	13949		N.A	-	2006-2007	64176		N.A	-	2007-2008	92127		N.A	-	2008-2009	58112		N.A	-	2009-2010	30194		N.A	-	2010-2011	50272		42587	92859	2011-2012	36587		53406	89993	2012-2013	35605		40715	76320	2013-2014	30239		46852	77091	2014-2015	27605		50870	78475
Financial Year	JNP-Buffer Yard	All CFS's	Other	Total JN Port Volume																																																									
2005-2006	13949		N.A	-																																																									
2006-2007	64176		N.A	-																																																									
2007-2008	92127		N.A	-																																																									
2008-2009	58112		N.A	-																																																									
2009-2010	30194		N.A	-																																																									
2010-2011	50272		42587	92859																																																									
2011-2012	36587		53406	89993																																																									
2012-2013	35605		40715	76320																																																									
2013-2014	30239		46852	77091																																																									
2014-2015	27605		50870	78475																																																									

(ii).	The JNPT to furnish the actuals (achieved at the JNPT CFS and BY for the period covered by the last tariff Order of August 2013) with reference to all the norms and parameters as considered in the last tariff Order.	The JNPT has furnished the Comparative Statement of Norms and Parameters considered in the Proposal Vis a Vis Actuals, as given below:				
		Sl. No	Particulars	UOM	As per Proposal	As per Actual
		(i)	Major handling Equipment			
			- Reach stacker	Nos	4	7
			- 10 Ton Forklift	Nos	1	1
			- 03 Ton Forklift	Nos	5	12
			- Empty Container handler	Nos	1	0
			- Tractor trailers		83	112
		(ii)	Major Operating Expenses			
		(a)	Salary	Employees	1527	920
		(b)	Electricity Charges			
			- For Reefer	Units per hour per TEU	3.6	4
			- For 60ton Electronic Weighbridge	Units per month	2100	2500
			- For others	Units per month	61680	65000
		(c)	Fuel Cost			
			- Reachstacker	Litrs/hr	20	18
			- Forklift 10 Ton	Litrs/hr	8	7
			- Forklift 3 Ton	Litrs/hr	5	3
			- Empty Container Handler	Litrs/hr	12	0
			- tractor Trailer	Litrs/hr	5	8
			- Genset	Litrs/hr	90	25
			- 15 Ton Crane	Litrs/hr	8	8
			- 35 Tonne Crane	Litrs/hr	17	15
			- 75 Tonne Crane	Litrs/hr	25	25
			- Motor Car	₹ /month	5000	20000
		(d)	Repair & Maintenance Equipment	% of Gross fixed Asset value		
			- Reachstacker		2%	19%
			- Forklift 10 Ton			
			- Forklift 3 Ton			
			- Empty Container Handler			
			- Others			
			- Tractor Trailer			11%
			- Civil Infrastructure		1%	0%
			- Computers and Other Office Equipment		15%	17%
		(e)	Insurance	% of Gross fixed Asset value		
			- Reachstacker		1%	1%
			- Tractor Trailer			
			- Forklift 10 Ton			
			- Forklift 3 Ton			
			- Empty Container Handler			
			- Others			
			- Civil Infrastructure			0%
			- Computers and Other Office Equipment			1%
		(g)	RTO Tax	RTO Tax/ Per annum		
			- Reachstacker		₹ 40000	₹ 40000
			- Tractor Trailer		₹ 33750	₹ 30250
	- Forklift 3 Ton		₹ 2100	₹ 2100		
	- Forklift 10 Ton		₹ 6100	₹ 12900		
	- Empty Container Handler		₹ 8500	-		
(h)	General Overheads		5% of Capital Expenditure	4% of Capital Expenditure.		

(iii).

During the joint hearing, the DBC Port Logistics Limited (DBCPLL) has made a mention about effecting some development of infrastructure and IT related services at the CFS with the proposed increase in tariff, so as to improve the efficiency of the CFS. In this connection, the JNPT is requested to furnish the year wise items of investment and the estimated amount of the investment in infrastructure and IT related services, envisaged at the CFS/ BY during the years 2016-17 to 2018-19, supported by documentary evidences in respect of each of the investments envisaged.

The JNPT has furnished the Details of Investment envisaged at CFS/BY during the year 2016-17 and 2017-18.

(Figures in ₹)

S.N	Particulars	2016-17	2017-18
1	Container Yard-Laying of paver blocks	4,100,000	5,000,000
2	STP Plant & Pumping Station		2,500,000
3	Office Renovations	2,500,000	3,500,000
4	Office Equipment's (Air Conditioners)	530,000	556,500
5	500 KVA Genset		4,500,000
6	Electrical Panel		1,000,000
7	Fire Sprinklers Systems in Shed		1,800,000
8	Reach Stackers (2+2)	50,000,000	52,500,000
9	Tractor Trailers (25+25)	45,000,000	47,250,000
10	10 Ton Forklift		2,200,000
11	3 Ton Forklift(6+6)	6,000,000	6,300,000
12	Servers, Computers , printers,etc	3,675,000	3,858,750
13	CCTV	3,800,000	3,990,000
14	RFID Set up for vehicles & yard		3,600,000
15	Software upgradation	565,000	
16	Bio-Metric Systems for Customs	200,000	
17	UPS	500,000	
	Total	116,870,000	138,555,250

The JNPT has furnished documentary evidence in respect of few investments.

9.3. Subsequently, the JNPT vide its e-mail dated 09 September 2016 has furnished the actual traffic of the JNPT CFS including buffer yard for the years 2011-12 to 2013-14 as given below:

Year	Traffic (in TEUs)
2011-12	135024
2012-13	127526
2013-14	105069

10. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

11. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). The JNPT has authorized a service provider to render services at the JNPT Container Freight Station (CFS) / Buffer Yard (BY) and the said authorisation arrangement under Section 42(3) is other than by

way of a BOT Concession Agreement. The JNPT and the CFS operator had, at the relevant point of time, proposed to fix tariff for the JNPT-CFS under clause 7.2. Therefore, this Authority had passed an Order in August 2013 fixing common ceiling tariff for the services rendered at JNPT CFS/ BY without reference to the individual service provider, in line with the stipulation contained in Clause 7.2 of the 2005 tariff guidelines, which were then applicable in respect of the Major Port Trusts, based on the proposal filed by JNPT. Vide the said Order, tariff was fixed for the JNPT CFS/ BY following the normative approach, as proposed by the Port then. The said Order prescribed a tariff validity upto 31 March 2015. The JNPT has now come up with a proposal for review of the tariff for the CFS/ BY.

- (ii). As stated above, the tariff for the JNPT CFS/ BY was earlier fixed following the stipulation contained in Clause 7.2 of the tariff guidelines of March 2005, (which governs fixation of tariff in respect of identified services provided by persons authorised under Section 42(3) of the Major Port Trusts Act, other than by way of a BOT Concession Agreement). Subsequently, the Ministry of Shipping (MOS) has issued a new Policy for fixation of tariff called Tariff Policy, 2015 for the Major Port Trusts. Clauses 9.1 and 9.2 of the Tariff Policy, 2015, correspond to the clause 7.2 of the Tariff Guidelines of 2005.

As per Clause 9.2 of the Tariff Policy, 2015, for fixation of tariff for the services governed by Clause 9.1 and as relevant to JNPT, the port shall file a proposal with reference to optimal capacity following the principles of 2008 guidelines or based on rated capacity (with reference to the technical specification of the service/ facility/ equipment).

- (iii). However, for fixation of tariff for the services rendered at the JNPT CFS/ BY, the port has now chosen to follow the Annual Revenue Requirement (ARR) Model as prescribed in the Tariff Policy, 2015, for fixation of tariff for the services rendered at its CFS. The JNPT is of the view that:

- (a). The tariff revision in October 2013 did not benefit the facility as envisaged at the time of tariff revision.
- (b). Systemic changes in rules have substantially reduced some types of traffic, especially buffer yard traffic.
- (c). While container traffic through the Port has remained almost static, the number of CFSs has increased creating more supply than demand.
- (d). The practice of nomination premium to attract volume has affected the JNPT CFS. [Nomination premium is not an admissible cost for tariff fixation for JNPT CFS.]
- (e). The JNPT is a long term contract and the ARR model is in line with the thinking of TAMP and the Government for the liberalization of the sector.
- (f). Despite the high costs at JNP CFS, the proposed tariff is lower than most of the competitors, including Balmer Lawrie, a PSU.
- (g). Loss of mitigation will allow to invest in more infrastructure to the benefit of the Trade.
- (h). As liberalization of tariff is considered, use of the 2015 Guidelines is more suitable than the normative approach.
- (i). The ARR model corroborates with the expenditure incurred over the last three years and that even with the proposed increase in tariff, the CFS will only break even.

- (iv). The JNPT, instead of following the methodology as stipulated in Clause 9.1 and 9.2 of the Tariff Policy, 2015, for fixation of tariff for the CFS/ BY, has chosen to follow the ARR model prescribed in the Tariff Policy, 2015, for fixation of tariff for the Major Port Trusts itself, for the reasons brought out earlier. Even after requesting the port to recast its proposal in line with the stipulation contained in Clause 9.1 and 9.2 of the Tariff Policy, 2015, the JNPT has maintained its position of following the ARR model for fixation of tariff for the CFS/ BY. In this connection, the JNPT has furnished the relevant tariff filing forms as authenticated by it as well as by a Chartered Accountant, as required in the Tariff Policy, 2015.

- (v). It is relevant to mention here that in cases where common ceiling tariff has been fixed for a service provider authorized by a Port other than by way of a BOT arrangement, fixation of tariff is based on normative approach linked to performance, as it encourages an operator to bring efficiency in operations and at the same time protects the users from inefficient operations. For the purpose, the exercise of tariff fixation takes into account the normative capacity of the facility, normative level of expenses and normative level of investments. Accordingly, the tariff for the JNPT CFS/ BY fixed in August 2013 also took into account the normative capacity of the CFS/ BY facility, normative level of expenses and normative level of investments, as discussed elaborately in the said referred Order.

However, as brought out earlier, the JNPT is of the view that fixation of tariff for the CFS/ BY following the normative approach, as was done in the last tariff Order, would not be beneficial as the normative approach pre-supposes a capacity of 70% whereas the actual utilization is about 30%. Further, the JNPT is of the view that the CFS/ BY is the arm of the port and that, therefore, following the ARR model would be more appropriate.

- (vi). (a). With regard to the submission of the port that the CFS/ BY being an arm of the port, adoption of the ARR model is more appropriate to determine its tariff, it is relevant to mention here that when the Major Port Trusts have approached this Authority for general revision of their tariff based on the Tariff Policy, 2015, the Cargo Handling Division (CHD), which is an arm of the port to supply Labour to the Stevedores to carry out the on board operations and whose financials are maintained separately by the port, is also considered by the port alongwith its financials of the port to determine the tariff. In other words, the ARR model as stipulated in the Tariff Policy, 2015, is considered to determine the tariff for the CHD also. Such an approach has been considered while dealing with the general revision proposals of Major Port Trusts viz., Mumbai Port Trust (MBPT), Kandla Port Trust (KPT) and V.O. Chidambaram Port Trust (VOCPT).
- (b). With regard to the capacity utilization aspect, it may be recalled that in the tariff Order of August 2013, the capacity of the container yard at 70% utilization was assessed at 119437 containers at container yard and 86453 containers in the Buffer yard, thus aggregating to 205890 containers. As against the capacity, the CFS/ BY is seen to have handled traffic to the tune of 135024 TEUs, 127526 TEUs, 105069 TEUs and 99155 TEUs during the years 2011-12 to 2014-15 respectively. For a like to like comparison, by considering a surge factor of 1.3, the actual traffic at JNPT CFS/ BY works out to 103865 containers, 98097 containers, 80822 containers and 76273 containers for the respective years. This results in an average capacity utilization of only about 44%. The reduced level of traffic at JNPT CFS/ BY is attributed to increase in the number of CFSs around the port while the overall traffic of the port remaining static. Also, change in customs regulations is reported to have reduced the traffic at BY. In such a scenario, if the tariff is fixed based on the normative approach by considering the normative capacity of the CFS/ BY facility, which is higher around 56% of the actual traffic, the CFS/ BY would not be in a position to recover its entire costs as the actual traffic at the CFS/ BY is very less as compared to the normative capacity.

In this connection, it is relevant here to mention that this Authority while disposing a tariff proposal of a private container terminal took into account the standard capacity approach. However, the approach was not followed while fixing the tariff for the container terminal viz., Visakha Container Terminal Private Limited (VCTPL) on the ground that following such an approach will only be a theoretical exercise as the actual traffic volume was very low thereat. Therefore, the VCTPL case was analysed then based on the actual cost plus approach prescribed in the tariff guidelines of 2005.

In view of the above position, this analysis proceeds further to fix the ceiling tariff for the JNPT CFS/ BY facility following the ARR model, as proposed by the JNPT.

- (vii). In the ARR model adopted by the JNPT, the JNPT has arrived at the ARR by taking into account the actual costs incurred at the JNPT CFS/ BY during the years 2011-12 to 2013-14 subject to some adjustments, Return on capital employed @ 16% and the actual traffic for the year 2014-15, as stipulated in the Tariff Policy, 2015, which are discussed in detail in the subsequent paragraphs.
- (viii). The JNPT has submitted its proposal in December 2015. Thereafter, at our request, the JNPT in February 2016 has furnished a report of the actual physical and financial performance of the CFS/ Buffer Yard and a comparative position of each of the norms and parameters considered by JNPT in its

proposal (which had culminated into the tariff Order of August 2013) vis-à-vis the actuals achieved at the JNPT CFS/ BY. Further, at our request, the JNPT in July 2016 has furnished the tariff filing forms as authenticated by JNPT officials alongwith a certification by a practicing Chartered Accountant. This proposal of JNPT along with the additional information/ clarification furnished by the JNPT during the processing of this case have been considered in this analysis.

- (ix). The JNPT is of the view that there is no specific delegation under which the proposal for review of tariff of the CFS/ BY is required to be approved by the Board of Trustees before submission to the TAMP. In this regard, it is relevant to mention here that Clause 3.1.2 of the Working Guidelines, finalized and issued in consultation with the Major Port Trusts, including JNPT, to operationalize the Tariff Policy, 2015, requires a port trust to send its proposal to this Authority alongwith the approval of the Board of Trustees. The Working Guidelines also permit a Major Port Trust to furnish the approval of Board of Trustees within one month from the date of submission of its proposal. Since the proposal has emanated from the port itself, it would have been appropriate for the port to seek the approval of its Board of Trustees, even when the proposal was on consultation. Nevertheless, Clause 3.1.2 of the Working Guidelines does not prohibit this Authority from entertaining the proposal, submitted by a port trust without the approval of its Board.
- (x).
 - (a). Clause 2.1 of the Tariff Policy, 2015 requires assessment of the Annual Revenue Requirement (ARR) which is the average of the sum of Actual Expenditure as per the final Audited Accounts of the three years 2011-12 (Y1), 2012-13 (Y2) and 2013-14 (Y3) subject to certain exclusions as prescribed the Clause 2.2. of the Tariff Policy 2015 and the Working Guidelines issued by this Authority plus Return at 16% on Capital Employed including capital work-in-progress obtaining as on 31st March 2014, duly certified by a practicing Chartered Accountant/ Cost and Management Accountant.
 - (b). The JNPT has assessed the Annual Revenue Requirement (ARR) based on Audited Annual Accounts of the CFS/ BY service provider for three years i.e. 2011-12 (Y1), 2012-13 (Y2) and 2013-14 (Y3) duly authenticated by the JNPT official and duly certified by a practicing Chartered Accountant. The JNPT has excluded the expenses not admissible in ARR computation for arriving at the Average annual expenses for the year 2011-12, 2012-13 and 2013-14. The adjustments done by JNPT and the additional adjustments in the operating expenses as done by us are discussed in the subsequent paragraphs:
 - (i). Before we start with the analysis of the case, it is to state that though the JNPT has considered the expenses as reflected in the annual accounts of the CFS operator, it has excluded the expenses relating to the transportation activity, while arriving at the ARR. From the audited Accounts furnished by the JNPT, it is seen that the CFS renders 'Transportation services', 'Logistics services' and 'Services related to Container Freight Station'. According to JNPT, the exclusion is inclusive of expenses relating to the Logistics services also. In other words, the expenses considered by the JNPT pertain to the services rendered exclusively at the CFS. The figures as excluded by the JNPT, as certified by the Chartered Accountant and as endorsed by the JNPT, are relied upon in the analysis.
 - (ii). While considering the expenses as reflected in the annual accounts of the CFS operator, the JNPT is also seen to have taken into account the Royalty payment as cost made by the CFS operator to the JNPT. As decided by the Govt. in the Ministry of Shipping vide its Order No.PR-14019/6/2002-PG dated 29 July 2003, 'Royalty/ Revenue share' payable to the landlord port by the private operator is not to be allowed as an admissible cost for tariff computation in those BOT cases where bidding process was finalised after 29 July 2003. Since the authorization granted by the JNPT to the service provider is after 29 July 2003, no royalty/ revenue share is admissible as an item of cost. The Royalty payment is, therefore, excluded for the purpose of fixation of tariff of CFS.
 - (iii). While calculating ARR, the JNPT has included one-time expenses to the tune of ₹ 67,96,003/- being 1/5th of ₹ 3,39,80,013/- towards arrears of remuneration to employees and provident fund arising out of wage revision agreement for the year 2013-14 and 2014-15. However, as reported by JNPT, the said amount of ₹3,39,80,013/- has neither been paid nor provided for in the books of accounts during

the erstwhile period. In view of the above position, the said item of expenditure is excluded from the ARR calculation.

- (iv). The ARR model of the Tariff Policy, 2015, recognizes all the admissible expenses incurred by the Major Port Trust as reflected in the audited Accounts subject to certain adjustments, in the tariff determination exercise. Though norms for expenses are not available for the Major Port Trusts, norms are available for the CFS operations at JNPT, which had been developed by JNPT earlier on a scientific manner, during the last review of tariff for the JNPT CFS in August 2013. Since norms are available, it is appropriate to compare the actual expenses now considered by JNPT with each item of normative expenses as relied upon in the August 2013 Order.
- (v). Accordingly, a comparative statement showing the normative operating expenditure per container and actual operating expenditure per container, for each item of expenditure, is tabulated below:

(Amount in ₹)

Sl. No.	Item of Operating Expenditure	Normative costs per container as relied upon in August 2013 Order	Average actual expenditure per container during the years 2011-12 to 2013-14
i.	Salary, Wages and Allowances	1232.19	1471.37
ii.	Electricity Charges	136.38	164.38
iii.	Fuel Expenses	870.53	238.96
iv.	Repairs & Maintenance	48.72	394.45
v.	Insurance Charges	33.43	37.63
vi.	Land Lease Rental	322.72	1664.20
vii.	Water Charges	1.57	1.27
viii.	RTO Tax	14.48	3.63
ix.	Equipment Hire Charges	978.58	148.55
x.	Depreciation	250.76	203.40
xi.	General Overheads	194.28	314.69
xii.	Container Handling Charges	0.00	715.41
xiii.	Finance & Miscellaneous Expenses	0.00	48.59
	Total	4083.65	5406.53

- (vi). As can be seen from the above table, for some heads of expenses, the actual per container cost is higher than the normative per container cost considered in the August 2013 Order. Similarly, for some heads of expenses, the actual per container cost is seen to be lower than the normative per container cost considered in the August 2013 Order. In the absence of the reasons for variation between the norms and actuals, it is appropriate to compare the overall normative cost per container considered in the August 2013 Order vis-à-vis average actual cost per container incurred during the years 2011-12 to 2013-14. Thus, as against the overall normative per container cost considered in the August 2013 Order to the tune of ₹ 4083.65 per container, the average actual per container cost incurred during the years 2011-12 to 2013-14 is seen to be ₹ 5406.53 per container i.e. about 32% higher than the normative level of cost

One of the main reasons for this increase in the actual cost per container is seen to be the lease rentals. As against the normative lease rentals considered at ₹ 6.64 crores per annum, the average lease rentals considered for the years 2011-12 to 2013-14 is ₹ 15.69 crores per annum. Since the lease rental as furnished by JNPT is at actuals as audited, the same is considered in the analysis.

In this connection, it may be recalled that the CFS operator at JNPT viz., M/s. DBC Port Logistics Limited has filed a Writ Petition No.1276 of 2015 in the Hon'ble High Court of Bombay, impleading JNPT and TAMP as Respondents, with regard to the quantum of lease rentals payable by the CFS operator to the JNPT. Thus, consideration of the lease rentals as reflected in the audited annual accounts of the

CFS operator by this Authority should not be construed as endorsing the contentions of either of the parties on the dispute.

Thus, from the above, except for the lease rentals, the overall average actual per container cost at ₹ 3706.28 incurred during the years 2011-12 to 2013-14 is seen to be lower than the overall normative per container cost at ₹ 3742.33 considered in the August 2013 Order. In other words, consideration of the actual cost/ expenses incurred during the year 2011-12 to 2013-14 in the ARR model approach as proposed by the port, after taking into account certain adjustments as discussed herein below, will not result in factoring more costs/ expenses as compared to the normative costs, while arriving at the tariff for the JNPT CFS/ BY, in the current exercise. In other words, by considering the actual costs, the JNPT CFS is not being allowed to enrich itself unjustly.

- (vii). The general overheads considered by JNPT reflects expenses incurred towards Office Expenses, Legal and Professional Charges, Business Promotion Expenses, Rates & Taxes, Directors' Sitting Fees, Auditors' Remuneration, Loss on Sale of Car/ Trailer/ Reach stackers, Provision for Doubtful Debts, Bad Debts Written Off, Service Tax Paid, Business Centre Services Charges, Interest on Delayed Payment, Scrap Assets Written Off and Provision for Doubtful Accrued Income.

Out of the expenses as listed above, the expenses incurred towards Provision for Doubtful Debts, Service Tax Paid, Interest on Delayed Payment and Provision for Doubtful Accrued Income during the years 2011-12 to 2013-14 are not considered in the analysis, in line with the approach adopted in other tariff cases.

- (viii). The workings furnished by JNPT takes into account expenses to the tune of ₹ 4.72 crores, ₹ 9.99 crores and ₹ 5.52 crores towards Container Handling charges during the years 2011-12 to 2013-14 respectively. Such a head of expenditure was not considered during the last review of tariff for the JNPT CFS. According to JNPT, this expenditure is incurred on account of lift on/ off, destuffing of containers etc. Based on the clarification furnished by the port, the same is considered in this analysis.

- (ix). Subject to the above adjustments, the average operating expenses for the years 2011-12 to 2013-14 works out to ₹ 50.93 crores, as against ₹ 58.92 crores worked out by JNPT.

- (x). As against the net fixed assets to the tune of ₹ 24.40 crores as on 31 March 2014, the JNPT has considered the net fixed assets at ₹ 21.39 crores, after excluding the net value of the trucks and trailers used for transportation as reflected in the Annual Accounts. This position is relied upon in the analysis.

- (xi). As part of the Working Capital, the JNPT has considered only the cash balance. The said balance is seen to have been calculated by JNPT based on the one month expenses for the year 2013-14 after excluding depreciation and general overheads. In view of the adjustments in the expenses as discussed earlier and after taking into account the general overheads also, the cash balance is reworked at ₹ 3.94 crores.

- (c). The total capital employed including the revised working capital works out to ₹ 25.33 crores as against ₹ 25.56 crores arrived by JNPT.

- (d). Return on Capital Employed at 16% is worked out on the revised Capital Employed at ₹ 4.05 crores which is considered in the ARR computation.

- (xi). The ARR is the average of the expenditure for the three financial years 2011-12 to 2013-14 at ₹ 50.94 crores plus 16% Return on Capital Employed at ₹ 4.05 crores aggregating to ₹ 54.99 crores as on 31 March 2014. Further, as per Clause 2.7. of Working Guidelines, the said ARR has been indexed by JNPT @ 100% of the Wholesale Price Index (WPI) applicable for the year 2014-15 and 2015-16 at 6% and 3.82% respectively. The ceiling indexed ARR works out to ₹ 60.52 crores for the year 2015-16, as against the ceiling indexed ARR worked out by JNPT at ₹ 69.34 crores. A summary of ceiling indexed ARR is given below:

(₹ in crores)				
Sr. No	Particulars	2011-12	2012-13	2013-14
1	Total Expenditure after all Adjustments	47.79	55.36	49.66
2	Average Expenses [Y1 + Y2 + Y3] / 3		50.94	
3	Capital employed as on 31.03.2014 including capital work in progress as on 31.03.2014 and working capital as per norms		25.33	
4	Return on capital employed @ 16%		4.05	
5	ARR as on 31 March 2014 (5=2+4)		54.99	
6	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2014-15 (6%)		58.29	
7	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2015-16 (3.82%)		60.52	
8	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)		60.52	

- (xii). (a). Based on the position that the Tariff Policy 2015, gives flexibility to the Major Port Trusts to determine the rates to respond to the market forces based on commercial judgment and draw the Scale of Rates within the ceiling of indexed ARR, the JNPT has worked out the revenue estimation indicating each of the tariff items in the proposed SOR for corresponding traffic handled in 2014-15. In the exercise, the revenue estimation has been made by JNPT at ₹ 69.47 crores to match with the ceiling indexed ARR as arrived by it at ₹ 69.34 crores. Considering that the ceiling indexed ARR has been moderated by us at ₹ 60.52 crores, as brought out above, the tariff proposed by JNPT is to be reduced in such a manner so as to result in a revenue estimation of ₹ 60.52 crores.
- (b). Given that the ceiling indexed ARR as revised by us at ₹ 60.52 crores is lower by about 13% as compared to the ceiling indexed ARR as estimated by JNPT at ₹ 69.34 crores, there is a case to reduce the rates proposed by JNPT by 13%.

However, the JNPT is seen to have proposed some amendments to its Scale of Rates in the form of introduction of some new tariff items and deletion of some existing tariff items. In view of the above position, it is appropriate to consider the impact of the said tariff items in the revenue estimation to arrive at the quantum of reduction to be effected in the proposed Scale of Rates of the JNPT CFS/ BY. The amendments to the Scale of rates, as proposed by JNPT, are discussed in the following paragraphs.

- (c). The JNPT has proposed a note to the effect that Reefer container shall attract 1.50 times the normal applicable charges. Accordingly, in the proposed Scale of Rates, the JNPT has considered the rate for Reefer containers at 1.50 times the normal container. In this regard, it is to state that in the Scale of Rates for the container terminal operated by JNPT itself as well as in the Scale of rates of the neighbouring private BOT terminals operating at JNPT, the rate for the normal and reefer containers are maintained the same. In this backdrop, the JNPT has not explained the reason for proposing tariff at 1.50 times the normal container for Reefer container. In view of this position, the rate for Reefer container is also prescribed at the level of the normal container.
- (d). The existing Scale of Rates prescribes a rate of ₹ 1664/- per TEU towards Carrying out of De-stuffing operation in the open area, at the request of consignees / shipping agents, stuffing the cargo back after custom examination in to the container and stacking of loaded container in the container yard, in the Import cycle. The JNPT has trifurcated the said rate into three categories viz., Custom Examination and De-Stuffing upto 5% at ₹ 350/- per TEU, Custom Examination and De-Stuffing above 5% and less than 25% at ₹ 500/- per TEU and Custom Examination and De-Stuffing above 25% at ₹ 1500/- per TEU. Given that the proposed arrangement will be beneficial to the users, the same is approved subject to reduction in the rates as proposed by JNPT, as discussed subsequently.
- (e). The JNPT has introduced levy towards Fuel and Energy Surcharge at ₹ 500/- per TEU, Documentation charges at ₹ 250/- per TEU and Congestion surcharge at ₹ 500/- per TEU, in the Import cycle.

The levy of any surcharge towards Fuel and Energy would be governed by the extant Government policy. Prescription of a separate levy towards Fuel and Energy Surcharge in the

JNPT CFS/ BY would lead to port facing difficulties in incorporating the changes in the rates of surcharge as is notified by the Government from time to time. In view of this position, levy towards Fuel and Energy Surcharge need not form part of the Scale of rates of JNPT CFS/ BY.

Some work relating to documentation will be involved at the CFS/ BY. Given that none of the users have objected to the proposed levy, the same is approved subject to reduction in the rates as proposed by JNPT, as discussed subsequently.

The tariff to be levied by the CFS operator should commensurate for the services rendered by it. In other words, users are bound to pay for the services availed by them. Congestion is a phenomena arising due to, among other things, the difficulties faced in evacuation of cargo. It is not a regular service warranting levy of charges from the users. In view of the above position and in the absence of any monitoring agency for levy of congestion charge, the proposed rate is not approved. Accordingly, the note proposed by the port that Port Congestion Charges will be levied extra during congestion period, is also not approved.

- (f). The existing Scale of Rates prescribes a rate of ₹ 1500/- per TEU towards movement of empty containers between JNPT and MBPT nominated area and vice versa, in the Import cycle. The port has proposed deletion of the said rate. The judgment of the port in this regard is relied upon. Accordingly, the proposed deletion is approved.
 - (g). In view of the changes in the tariff as discussed above, it is seen that considering the impact of the said tariff items in the revenue estimation, a reduction to the tune of 13.1% is to be effected in the rates proposed by JNPT. While doing so, it has been ensured, that the rate so reduced will not result in a rate at a level lower than the existing level of tariff.
 - (h). Based on the workings furnished by JNPT and considering the rates approved and considering the traffic of JNPT CFS/ BY for the year 2014-15, it is seen that the JNPT CFS/ BY would generate an estimated revenue to the tune of ₹ 60.49 crores.
- (xiii). The JNPT has proposed definition for the term 'Force Majeure' to mean any act of God, act of public enemies, war, warlike acts, terrorism, restraint of governments, princes or peoples of any nation, riots, strikes, lockouts, insurrections, civil commotion, civil disobedience, floods, earthquakes, fire, restrictions due to quarantines, epidemics, storms or any other causes beyond the reasonable control of the party claiming an event of Force Majeure. The said definition is forming part of the Agreement entered into by the JNPT with the CFS/ BY operator. It, therefore, need not be specifically incorporated in the Scale of Rates of the CFS/ BY. The same is, therefore, not approved for incorporation in the Scale of Rates.
- (xiv). The existing note no. (xv) in the existing Scale of Rates to the effect that handling and transport operations (export operations) shall incorporate provision of labour for chocking and lashing of cargo, is proposed to be deleted. The reason for the proposed deletion has not been brought out by JNPT. Hence the existing note is retained.
- (xv). The JNPT has proposed under each Section a note to the effect that Service tax @ 14% will be charged extra where ever applicable. This note is prescribed as a General note in the Scale of Rates. Further, given that the Service tax is subject to periodic changes, the note is modified to the effect that Service tax as applicable will be charged extra where ever applicable.
- (xvi). The JNPT has proposed a note to the effect that all charges are on per TEU basis unless specified otherwise. Special equipment, if used, will be charged at actuals. The proposed note is approved.
- (xvii). The JNPT has proposed notes to the effect that all cheques/ DDs/ POs to be drawn favouring "DBC Port Logistics Ltd." Payable at Mumbai/ Navi Mumbai, non-acceptance of Outstation cheques, Payment by cheque to be subject to prior approval of CFS operator Management, Penalty of ₹. 10,000/- per instrument for dishonour Cheque, Charges to be paid between 1000 hrs to 2000 (Monday to Saturday), acceptance of Cheque/ Draft on 24 hrs basis however deliveries will be subject to customs availability, mandatory weighment of scrap containers at CFS, applicability of any additional charges/ expenses incurred inside port, all consignment being received at the CFS to be adequately insured against all possible risks during transportation, storage, handling and the CFS assuming no liability in this respect, CFS under no obligation to maintain insurance of Containers, Cargo or contents of Containers of the Customer, the Customer to take out and maintain adequate Insurance in respect of its cargo or contents of Containers, CFS reserving the right to not allow those cargo/ cargo with containers to enter, which do not have adequate Insurance in respect of its cargo, accurate Hazardous declaration, the CFS reserving the right to allow or reject specific hazardous commodities in the premises, prior permission to be obtained for hazardous cargo to be handled, Applicable taxes extra as per applicable laws, CFS User to follow all CFS Safety instructions & guidelines, movement of containers to be subject to Weight restriction imposed by Govt. Authorities, Type of Trailer (Normal/Low bed) use for Movement of ODC cargo is solely at the discretion CFS management and as per respective Ports Guidelines for carriage of ODC Cargo, For safety reasons, all ODC cargo to be moved on Low Bed Trailer only, payment of charges is not guarantee for services, which is strictly on completion of all

Customs and other statutory formalities, CFS not to be liable for any failure to perform its obligations under scope & terms of services caused by Force Majeure provided it gives prompt notification to the other party and all Disputes are subject to Mumbai Jurisdiction only.

The said notes are seen to be related to the operational aspects at the CFS and does not appear to have bearing on the tariff of the CFS/ BY. Hence, the proposed notes need not form part of the Scale of Rates.

- (xviii). The JNPT has also proposed a note enabling it to levy ₹ 2,700/- per container for movement after vessel cut-off time and levy of ₹ 2,000/- for Normal Trailer & ₹ 2,500/- for Low-bed Trailers, if CFS loaded vehicle is detained over and above permitted time period due to situation beyond control or scope of service of CFS. The JNPT has neither furnished the basis to arrive at the proposed rates nor has it furnished the income estimated on account of the proposed levies. In view of this position, the proposed note could not be approved.
- (xix). Given that the JNPT has followed the ARR model to determine the tariff for the JNPT CFS/ BY, it has also proposed Performance standards. The port has proposed to move out the import containers out of the port within 72 hours of container being made available for delivery to CFS, subject to some conditions. Similarly, the port has proposed to move the export containers past the port/ terminal gates within 24 hours of completion of all export documentation, availability of Customs LET and completion of all payments to CFS, subject to some conditions. The performance standards as proposed by the JNPT are prescribed along with SOR.
- (xx). As per Clause 2.8. of the Tariff Policy, 2015, SOR will be indexed annually to the inflation to the extent of 100% variation in Wholesale Price Indexed (WPI) announced by the Government of India occurring between 1 January 2014 and 1 January of the relevant year and the adjusted indexed SOR will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. Further, as per clause 3.2 of the Tariff Policy 2015 to be read with clause 2.8 of the Tariff Policy 2015, annual indexation in SOR at 100% of the WPI is applicable subject to achievement of committed Performance Standards. If the Performance Standard is not fulfilled, no indexation would be allowed during the next year. It is relevant to state that in the instant case indexation for the year 2015-16 is already considered in the ARR computation and for drawing the SOR. The next annual indexation in SOR will thus be applicable from 1 April 2017 subject to increase in inflation index and achievement of Performance Standards in the year 2016-17. That being so, a note is inserted in the SOR to the effect that the SOR approved by this Authority is subject to automatic annual indexation at 100% of the WPI to be announced by this Authority. The annual indexation will be from 1 April 2017 subject to increase in inflation index announced by us and the CFS operator achieving the Performance Standards notified alongwith the SOR. If Performance Standards prescribed in the SOR are not achieved, there will be no indexation in SOR for that particular year. The Tariff Policy, 2015 stipulates that annual indexation in the SOR will be automatic subject to achievement of Performance Standards. It does not require approaching this Authority for the same. In Order to have transparency, the port is advised to declare the Performance Standards achieved by the CFS/ BY for the period 1 January to 31 December vis-à-vis the Performance Standards notified by this Authority at the level committed by the port within one month of end of the calendar year to the concerned users as well as to this Authority. If the Performance Standards as notified by this Authority are achieved by the CFS/ BY operator, then the port can automatically index the rates prescribed in the SOR at 100% of WPI announced by this Authority and apply the indexed SOR w.e.f. 1 April of the relevant year. The indexed SOR is to be intimated by the port to the concerned users and to this Authority. The Note in this regard is incorporated in the Scale of Rates.
- (xxi). During the joint hearing, the JNPT has reported about the CFS operator effecting some development in infrastructure and IT related services at the CFS, with the proposed increase in tariff, so as to improve the efficiency of the CFS. In this connection, as per the details furnished by JNPT, an investment to the tune of ₹ 11.69 crores is envisaged during the year 2016-17 towards Laying of paver blocks at Container Yard, Office Renovations, installing Air Conditioners, Purchase of 2 no. of Reach Stackers, 25 nos. of Tractor Trailers, 6 nos. of 3 Ton Forklift, Servers, Computers, printers, CCTV, Software upgradation, Bio-Metric Systems for Customs, UPS etc. Similarly, during the year 2017-18, an investment to the tune of ₹ 13.86 crores is envisaged towards Laying of paver blocks at Container Yard, STP Plant & Pumping Station, Office Renovations, installing Air Conditioners, 500 KVA Genset, Electrical Panel, Fire Sprinklers Systems in Shed, 2 no. of Reach Stackers, 25 nos. of Tractor Trailers, 10 tonne forklift, 6 nos. of 3 Ton Forklift, Servers, Computers, printers, CCTV, RFID Set up for vehicles & yard etc. The JNPT is advised to ensure deployment of the above said equipment and completion of the civil works by the CFS operator during the relevant period.

12.1. In the result, and for the reasons give above and based on a collective application of mind, the revised SOR and the Performance Standards of the JNPT CFS/ BY, which is attached as **Annex- I**, is approved.

12.2. The revised SOR will come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India and shall remain in force till 31 March 2019. The approval accorded shall automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

12.3. The JNPT has committed Performance Standards for import movement and export movement at the JNPT CFS/ BY. If the JNPT CFS/ BY does not fulfil the Performance Standard, no indexation is eligible for the next year. The indexation of SOR as provided in Clause 2.8 of the Tariff Policy, 2015 is to be read with Clause 3.2. of Tariff Policy 2015.

12.4. The JNPT is advised to ensure deployment of the equipment and completion of the civil works by the CFS operator during the year 2016-17 and 2017-18.

- 12.5. (a). If there is any error apparent on the face of record, the JNPT may approach this Authority for review of the tariff fixed, giving adequate justification/ reasoning within 30 days from the date of notification of the Order passed in the Gazette of India.
- (b). Further, the JNPT may also for any other justifiable reasons, approach this Authority for review of the tariff fixed giving adequate justification/ reasoning within 30 days from the date of notification of the Order (to be) passed in the Gazette of India.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)
[ADVT.III/4/Exty./276(143)]

Annex - I

SCALE OF RATES FOR THE CONTAINER FREIGHT STATION AND BUFFER YARD OF JAWAHARLAL NEHRU PORT TRUST.

CHAPTER 1

Definitions

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- i. "Reefer Container" shall mean a refrigerated container used for carriage of perishable goods with provision for electrical supply to maintain the desired temperature.
- ii. "Hazardous Container" shall mean a container containing hazardous goods as classified under IMO.
- iii. "Free period" shall mean the period during which cargo/ container shall be allowed storage free of demurrage charges/ground rent charges and this period shall exclude Sunday(s), customs holidays and CFS's non-working days.
- iv. "Over dimensional container" shall mean a container carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard containers and needing special devices like slings, shackles, lifting beam etc. They also include damaged containers and other types which require special devices.
- v. "Demurrage" shall mean charges payable for storage of cargo within CFS's premises beyond free period, as specified in the scale of rates.
- vi. "Full Container Load" (FCL) shall mean a container containing cargo belonging to one consignee in the vessel's manifest.
- vii. "Less than a Container Load" (LCL) shall mean a container containing cargo belonging to more than one consignee in the vessel's manifest.
- viii. Container Freight Station (CFS) – shall mean the Container Freight Station of Jawaharlal Nehru Port Trust located at Sonari Village, Navi Mumbai, 400 707.
- ix. Buffer Yard (BY) – shall mean the Buffer Yard of Jawaharlal Nehru Port Trust located at Sonari Village, Navi Mumbai, 400 707.
- x. TEU means Twenty Equivalent Units – term for ISO container.

- xi. “Back to Town Cargo” shall mean a cargo entering the CFS for export but unable to be exported for whatever reason and taken back to town.

GENERAL TERMS AND CONDITIONS:

- i. Containers less than and upto 20 feet in length will be reckoned as one TEU for the purpose of tariff.
- ii. Handling charges for containers more than 20' in length and upto 40' in length will be 150 per cent of the charges applicable to containers upto 20' in length.
- iii. Storage/ground rent charges for containers more than 20' in length and upto 40' in length will be 200 per cent of the charges applicable to containers upto 20' in length.
- iv. Handling charges for container more than 40' length will be 200 per cent of the charges applicable to containers upto 20' in length.
- v. Storage/ground rent charges for containers more than 40' in length will be 300 per cent of the charges applicable to containers upto 20' in length.
- vi. Containers other than that of standard size requiring special devices or slings for handling will be charged twice the rate applicable to containers upto 20' in length. Such a container will also include damaged container and any other types requiring special devices.
- vii. Hazardous container shall attract 1.25 times the normal applicable charges.
- viii. The ‘free time’ will commence after the container reaches the CFS from the Port Container Yard.
- ix. CFS shall ensure that the container is available at the ground tier when the importer approaches for clearance of his consignment. The consignee shall not be liable for payment of ground rent until the container is grounded and cleared.
- x. Interest on delayed payments / refunds:
The user shall pay penal interest on delayed payments and the CFS shall pay penal interest on delayed refunds. The rate of interest will be 15% and will apply to both the CFS and the port users equally.

The delay in payments by user will be counted beyond 10 days after the date of raising the bills. This provision will not apply to the case where payment is to be made before availing of the services / use of CFS properties as stipulated in the MPT Act, 1963 and / or prescribed as a condition in the tariff.

The delay in refunds by the CFS will be counted beyond 20 days from the date of completion of services or on production of all documents required from the user, whichever is later.

- xi. (a). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The CFS may, if it so desires, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.
- (b). The CFS may, if it so desires, rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling level.
- (c). The CFS should notify the public such lower rates and/or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and/or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- xii. The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the day of landing of the container, whichever is earlier subject to the following:
 - (i). The consignee can issue a letter of abandonment at any time.

- (ii). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
 - (a) the Line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the port premises; and
 - (b) the line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
- (iii). The container Agent /MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and de-stuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all the necessary actions are taken by the shipping lines for de-stuffing of cargo.
- (iv). Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be de-stuffed within the prescribed time limit of 75 days, the ground rent/ storage charges will cease to apply from the day the Custom order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and de-stuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the line/consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.
- xiii. Users shall not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the CFS.
- xiv. Ground rent/storage charges shall not accrue for the period during which the CFS is not in a position to deliver the containers for reasons attributable to it when requested by the users.
- xv. The handling and transport operations (export operations) shall incorporate provision of labour for chocking and lashing of cargo.
- xvi. Service tax as applicable will be charged extra where ever applicable.
- xvii. **Annual Indexation:**
 - (a). The SOR is subject to automatic annual indexation at 100% of the WPI to be annually announced by the Authority. The next annual indexation will be from 1 April 2017 subject to the CFS/ BY operator achieving the Performance Standards prescribed below. If Performance Standards prescribed in the SOR are not achieved, there will be no indexation in SOR for that particular year.
 - (b). The JNPT should declare the Performance Standards achieved by the CFS/ BY operator annually for the period 1 January to 31 December vis-à-vis the Performance Standards notified by the Authority at the level committed by the port within one month of end of the calendar year to the concerned users as well as to the Authority. If the Performance Standards as notified by the Authority are achieved by the port, then the port will automatically index the SOR at 100% of WPI announced by the Authority and apply the indexed SOR w.e.f. 1 April of the relevant year. The indexed SOR to be levied by the CFS/ BY operator is to be intimated by the port to the concerned users and to the Authority.
- xviii. **Performance Standards:**
 - (a). Import Movement Import Containers will be moved out of the port within 72 hours of the container being made available by the terminal for delivery to the CFS. Import movement performance will not be met under the following conditions:
 - i. If congestion is prevalent in the area as notified by the Trailer Operators Association.
 - ii. If the Port/Terminal is unable to deliver the container.
 - iii. Defective documentation or other shortcoming that is not under the control of the CFS.
 - iv. Any restriction due to authorities such as the Port, Terminal, Customs, Police etc. that prevent the container being moved.
 - v. If the shipping line/ Consignee does not intimate the CFS about job order.

- (b). Export Movement: Export containers will be moved past the port/terminal gates within 24 hours of the completion of the following:

- i. All export documentation.
- ii. Availability of Customs LET.
- iii. Completion of all payments to the CFS.

Export Movement performance will not be met under the following conditions:

- i. If congestion is prevalent in the area as notified by the Trailer Operators Association.
- ii. Appropriate documentation, complete in all respects, is submitted to the CFS 24 hours before cut-off.
- iii. Any restriction due to authorities such as the Port, Terminal, Customs, Police etc. that prevent the container being moved.

CHAPTER 2 Import Operations

Sr. No.	SERVICE DESCRIPTION		20' (Rupees)	40' (Rupees)
A	HANDLING & TRANSPORTATION SERVICES		General Cargo	General Cargo
	(I)	Import Container FDS Delivery (Loaded Delivery)	4,258	6,387
	(II)	LOLO, Grounding, stacking, survey, lift-on to the party's vehicle for delivery Import Container DDS Delivery (De-stuffed) LOLO, Grounding, stacking, de-stuffing, survey, empty container shifting in the yard, LOLO	5,388	8,082
B	Custom Examination			
		Destuffing and Restuffing of Cargo, carried out as per request of consignee for Custom Examination		
	a	Custom Examination and De-Stuffing upto 5 %	304	456
	b	Custom Examination and De-Stuffing above 5 % and less than 25 %	435	652
	c	Custom Examination and De-Stuffing above 25 %	1,304	1,955
	NOTE:			
	(i)	Hazardous container shall attract 1.25 times the normal charges		
	(ii)	Reefer container shall attract the same as the normal charges.		
	(iii)	FR/OT/ODC container shall attract 2 times the normal charges.		
	(iv)	45 FEET CONTAINER H & T IS 1.5 TIMES MORE 40' GENERAL CONTAINER		
C	GROUND RENT - LOADED CONTAINERS			
	(i)	1st to 3rd day	Free	Free
	(ii)	4th to 7th day (per day)	109	217
	(iii)	8th to 15th day (per day)	217	435
	(iv)	16th to 30th day (per day)	435	869
	(v)	31st day and beyond (per day)	869	1,738
	NOTE:			
	(i)	Ground Rent for 45' length will be 300% of the charges applicable to containers upto 20' length		
	(ii)	Hazardous container shall attract 1.25 times the normal charges		
	(iii)	Reefer container shall attract the same as the normal charges.		
	(iv)	FR/OT/ODC container shall attract 2 times the normal charges.		
D	GROUND RENT - EMPTY CONTAINERS			
	(i)	1st to 15th day (per day)	25	50
	(ii)	16th day onwards (per day)	100	200
E	CARGO STORAGE & DEMURAGE			
	(i)	1st 3 days from date of de-stuffing	Free	
	(ii)	1st Week to 4th Week(after free period)	124	Sq Mtr Per Week
	(iii)	5th Week onwards	187	Sq Mtr Per Week

Sr. No.	SERVICE DESCRIPTION		20' (Rupees)	40' (Rupees)
	NOTE:			
	(a)	The utilisation of space will be computed on grid area basis. Each grid being 6.25 Sq.Mtrs. Even for utilisation, the demurrage payable will be for full grid as the cargo covered by an ocean BL will be treated as one consignment for the purpose of calculation of space utilised.		
	(b)	The cargo lying unclear beyond 4 week of storage, after the free period, a demurrage to the tune of 50% of the storage would be additionally levied on the consignment from the initial date of container arrival after fifth week onwards.		
F	GENERAL OPERATION SERVICES			
	(i)	Lift-on / Lift-off Loaded Container	174	261
	(ii)	Lift-on / Lift-off Empty Container	87	130
	(iii)	Shifting Empty Container for washing / cleaning	468	702
	(iv)	Weightment - Loaded Container	1,304	1,955
	(v)	Grounding for container Delivery	521	782
	(vi)	Survey and EIR charges	217	326
	(vii)	Damage Container Survey Charges	217	326
	(viii)	Documentation Charges	217	326
G	OTHER CHARGES			
	(i)	Cargo Handling Charges	136	Per MT
	(ii)	Insurance Charges (per week)	Paise 12.50 per Rs.1,000/- on Value +Duty	
	(iii)	Locking charges	26	
	(iv)	Reefer Plugging / Monitoring Charges	287	Per TEU for Four Hours
H	Bonded Warehouse			
	Storage and Demurrage Charges			
	(i)	1st Week to 4th Week(after free period)	124	Sq Mtr Per Week
	(ii)	5th Week onwards	187	Sq Mtr Per Week
		Insurance Charges (per week)	Paise 12.50 per Rs.1,000/- on Value +Duty	

CHAPTER 3 Export Operations

Sr. No.	SERVICE DESCRIPTION		Rupees	
A	Carting Charges / Cargo Handling Charges			
	1 Unloading the export cargo from the mouth of road vehicles of party at the export unit / open yard after due inventrorisation and stacking at the storage point / yard (excluding the warai charges)			
	- By Using Labour		60.83	Per MT
	- By Using Equipment		69.52	Per MT
B	Handling of Export Cargo		20' (Rupees)	40' (Rupees)
	1	Providing Labour, shifting the empty containers to the stuffing point, stuffing the cargo.	3,787.00	5,680.50
	2	Re - working of Export Containers Providing Labour / Equipment for taking out required number of pacackages from the stuffed containers, packing / unpacking for custom examination if required, re-stuffing	4,779.50	7,169.25
	NOTE:			
	a)	Hazardous Container shall attract 1.25 times the normal charges.		
	b)	Refer Container shall attract the same as normal charges.		
	c)	FR/OT/ODC Container shall attract 2 times the normal charges.		
C	CARGO STORAGE & RESERVATION		Rupees	
	1	1st 7 Days from date of cargo arrival in CFS	NIL	

Sr. No.	SERVICE DESCRIPTION		Rupees	
	2	1st Week to 4th Week (after free period).	87 Per Sq. Mt Per Week	
	3	5th Week onwards.	130 Per Sq. Mt Per Week	
	4	Reservation Charges (For 400 Sq. Mtrs. & above).	130 Per Sq. Mt Per Month	
	NOTE:			
	a)	The minimum storage charges will be taken for 5 Sq. Mtrs and in multiples thereof.		
	b)	In case the area is utilised by the cargo in the general space and if the cargo is not stuffed within the free period of seven days from its receipt; charges will be payable by the party before the stuffing of cargo is taken up.		
	c)	The free time will be calculated from the first date of carting against a particular shipping bill irrespective of actual receipt date/s of the entire cargo.		
d)	After allowing seven days free, if the cargo is not stuffed within four weeks of its receipt, a demurrage to the tune of 50% of the storage would be additionally levied from the fifth week onwards.			
e)	Reservation of space will be given for a minimum period of three months on advance payment for three months and in case the party wants to withdraw the reservation; one month notice will have to be given to cancel the reservation. The extension will be given on advance payment being made on quarterly basis.			
D	GENERAL OPERATION SERVICES		20' (Rupees)	40' (Rupees)
	1	Lift-on / Lift-off - Loaded Container	173.80	260.70
	2	Lift-on / Lift-off - Empty Container All Types	86.90	130.35
	3	Shifting Empty Container for stuffing - Per Move	260.70	391.05
	4	Sweeping Charges of empty Container	30.42	45.62
	4	CLP and Bottle Seal Charges	86.90	130.35
	5	Survey and EIR Charges	173.80	260.70
			Rupees	
	6	Reefer Container Plugging Charges for four hours	287 Per TEU/four hours	
	7	Shifting Cargo from one place to another within CFS	136 Per MT	
8	Loading "Back-to-town Cargo" on Party's Vehicle	136 Per MT		
E	OTHER CHARGES		Rupees	
	1	Cargo Handling Charges By Labour	61 Per MT	
	2	Cargo Handling Charges By Equipment	70 Per MT	
	3	Insurance Charges (For BTT Cargo - Per Week)	Paise 12.50 Per Rs.1000/- FOB Value	
			20' (Rupees)	40' (Rupees)
F	GROUND RENT - EMPTY CONTAINERS			
	1	1st to 15th Day (Per Day)	13.04	26.07
	2	16th Day onwards (Per Day)	65.18	130.35
G	GROUND RENT - LOADED CONTAINERS			
	1	1st to 7th Day (Per Day)	108.63	217.25
	2	8th to 15th Day (Per Day)	217.25	434.50
	3	16th to 30th Day (Per Day)	434.50	869.00
	4	31st day and beyond (Per Day)	869.00	1,738.00
	NOTE:			
	1	Ground rent for containers more than 40' length will be 300% of the charges applicable to containers upto 20' length.		

Sr. No.	SERVICE DESCRIPTION	Rupees
2	Hazardous container shall attract 1.25 times the normal charges.	
3	Reefer container shall attract 1.5 times the normal charges.	
4	FR/OT/ODC container shall attract 2 times the normal charges.	

CHAPTER 4
Buffer Yard Operations

Sr. No.	SERVICE DESCRIPTION	20' (Rupees)	40' (Rupees)
A	HANDLING of Factory Stuffed Containers		
1	Export Container Factory Stuffed Buffer Movement Receiving factory stuffed container at BY. Off-loading from party's vehicle, Stacking, inventorisation, lift-on on cfs vehicle.	3,041.50	4,562.25
2	Lift On / Lift Off of Loaded Containers	173.80	260.70
3	Lift On / Lift Off of Empty Containers	100.00	150.00
	NOTE:		
a)	Hazardous Container shall attract 1.25 times the normal charges.		
b)	Refer Container shall attract the same as normal charges.		
c)	FR/OT/ODC Container shall attract 2 times the normal charges.		
	ADDITIONAL CHARGES: Factory Stuff Container Movement on Low Bed Vehicle.	-	-
	NOTE: 45 FEET CONTAINER H & T IS 1.5 TIMES MORE 40' GENERAL CONTAINER		
B	GROUND RENT - LOADED CONTAINERS		
1	1st to 3rd day	-	-
2	4th to 7th day (per day)	108.63	217.25
3	8th to 15th day (per day)	217.25	434.50
4	16th to 30th day (per day)	434.50	869.00
5	31st day and beyond (per day)	869.00	1,738.00
	NOTE: 45 FEET CONTAINER GROUND RENT IS 300 TIMES MORE GENERAL 20' CONTAINER		
C	GROUND RENT - EMPTY CONTAINERS		
1	1st to 15th day (per day)	43.45	86.90
2	16th day onwards (per day)	130.35	260.70